REISE UND AUFENTHALT IM SCHWEIZERISCHEN FREMDENVERKEHR

INAUGURAL-DISSERTATION
zur
Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Bern

vorgelegt von
PETER GROB
von Knonau ZH

VERLAG P. G. KELLER · WINTERTHUR 1956

REISE UND AUFENTHALT IM SCHWEIZERISCHEN FREMDENVERKEHR

INAUGURAL-DISSERTATION
zur
Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Bern

vorgelegt von
PETER GROB
von Knonau ZH

VERLAG P. G. KELLER · WINTERTHUR 1956

Die Fakultät hat diese Arbeit am 23. Juni 1955 auf Antrag von Prof. Dr. K. Krapf als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 1

A. Allgemeines 1

1. Die Beschaffung des Zahlenmaterials 1
2. Mangelhaftigkeit und beschränkte Anwendbarkeit des Begriffs der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer 2

B. Begriffe 4

1. Begriff der Aufenthaltsdauer 4
2. Faktoren, welche die Aufenthaltsdauer bestimmen . . . 4
3. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer 4

I. Die historische Entwicklung des schweizerischen Reiseverkehrs . 11

A. Der Aufschwung des Reiseverkehrs bis zum ersten Weltkrieg 11

1. Das Reisen 11
2. Der Aufenthalt 14
3. Das Reisepublikum 20

B. Der Reiseverkehr in der Zwischenkriegszeit 22

1. Das Reisen 23
2. Der Aufenthalt 26
3. Das Reisepublikum 26

C. Der Reiseverkehr seit dem zweiten Weltkrieg 27

1. Das Reisen 28
2. Der Aufenthalt 30
3. Das Reisepublikum 33

II. Die Aufenthaltsdauer als Kriterium des Fremdenverkehrs . . . 34

III. Der Ferienaufenthalt im Spiegel der Statistik 37

A. Die Verhältnisse vor 1918 37

B. Der Ferienaufenthalt seit 1918 41

1. Die Aufenthaltsdauer im gesamtschweizerischen Verkehr . 42
2. Die Aufenthaltsdauer im städtischen Fremdenverkehr . . 49
3. Die Aufenthaltsdauer in Fremdenorten 58
4. Vergleich der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer in den vorstehend dargestellten Orten 69

C. Die Saisonbedingtheit der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer 71

D. Die Aufenthaltsdauer im einzelnen Hotel 72

IV. Die Faktoren, welche die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beeinflussen 75

A. Die Wandlung des Menschen 77

1. In der sozialen Struktur 77
2. In der Gesinnung 80
3. Die Wandlung in der Freizeitbeschäftigung 81

B. Die Veränderungen in der Herkunft der Gäste 83

C. Wirtschaftliche Umwandlungen 84

1. Die Wohlstandssteigerung 84
2. Die Disharmonie in der Wirtschaftsentwicklung 85

D. Soziale und politische Umwandlungen 87

1. Soziale Umwandlungen 87
2. Politische Umwandlungen 89

E. Die Entwicklung der Technik 89

F. Wandlungen des touristischen Angebotes 92

1. Die Beherbergung in Privatwohnungen 92
2. Das Camping 93
3. Der Wochenendverkehr 94

G. Verschiedene Einflüsse 95

1. Der Einfluss des Wetters auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer 95

2. Der Einfluss der Reisebureaux 96
3. Massnahmen der Preisverbilligung 97
4. Besondere Veranstaltungen 97
5. Tarifpolitische Massnahmen der Bahnen 98

V. Bedeutung und wirtschaftliche Auswirkung der verkürzten durchschnittlichen Aufenthaltsdauer 100

A. Allgemeines 100

1. Die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer als Folge von Strukturwandlungen 100
2. Die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer als Folge von konjunkturellen Erscheinungen 101
3. Übrige Einflüsse 101

B. Die Wirkung auf die verschiedenen Fremdenverkehrsgewerbe 102

1. Auswirkungen auf Hotellerie und Gastgewerbe 102
2. Auswirkungen auf die Verkehrsbetriebe 107
3. Auswirkungen auf die mit dem Fremdenverkehr in Beziehung stehenden Dienstleistungsgewerbe, Produktions- und Handelsunternehmungen 111

VI. Schlussbetrachtungen 113

Literaturverzeichnis 115

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547620_0106

Einleitung

A. Allgemeines

1. Die Beschaffung des Zahlenmaterials

Sobald man in einer Arbeit über den Fremdenverkehr in die Zeit vor 1934 vordringen will, stösst man unweigerlich auf die altbekannte Schwierigkeit, das Fehlen zuverlässiger statistischer Zahlen. Besonders schwerwiegend muss sich dieser Mangel in einer Arbeit über die Veränderung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer bemerkbar machen, da man in diesem Fall Angaben sowohl über die Ankünfte als auch über die Logiernächte benötigt.

Zur Beschaffung solchen Zahlenmaterials versuchten wir zunächst, an die einzelnen *Verkehrsvereine* zu gelangen, konnten aber – ausser im Falle von Weggis – keine brauchbaren statistischen Angaben erhalten.

Auch die *Umfrage bei einzelnen Hoteliers* wurde zunächst erwogen, erwies sich dann aber als nicht durchführbar:

1. Es findet sich *nur selten lückenloses Zahlenmaterial* aus früheren Zeiten.
2. Die *Fremdenkontrolle* wurde, namentlich früher, nicht überall mit der notwendigen Zuverlässigkeit geführt.
3. Die *Verhältnisse eines einzelnen Hotelbetriebes* sind durchaus nicht immer typisch für den betreffenden Kurort. Würden wir z. B. für die Zeit vor dem ersten Weltkrieg an einem mittleren Kurort die Aufenthaltsdauer im dort einzigen Luxushotel auszählen, bekämen wir sicher einen viel höheren Durchschnitt als der dem Kurort entsprechende. Wir müssten also, um genaue Resultate erlangen zu können, alle Hotels eines Kurortes erfassen und dies ist wohl nirgends möglich.
4. Sogar wenn man vom einzelnen Hotel ausgehen wollte, kann dieses seinen *Charakter* im Laufe der Zeit ändern. Es ist z. B. durchaus denkbar, dass ein früheres Passantenhotel durch Umbauten, Erneuerungen, Modernisierungen usw. mit der Zeit zu einem Ferienhotel wurde. Oder andererseits, dass ein Hotel vor 50 Jahren sehr en vogue war, aber durch Vernachlässigung, Überalterung usw. mit der Zeit seine Qualität ganz oder teilweise einbüsste. Selbst ein Wechsel des Besitzers oder der Direktion vermag oft einen gewissen Einfluss auf die Zahl und den Aufenthalt der Gäste auszuüben.

5. Die große *Zufälligkeit des Resultates.* In einem einzelnen Hotel von geringerer Kapazität können zufällige Erscheinungen die durchschnittliche Aufenthaltsdauer stark beeinflussen. Wenn z. B. in einem an sich schlechten Betriebsjahr zufällig ein oder mehrere Gäste aus irgendeinem Grunde längere Zeit Aufenthalt nehmen, so kann sich dies in merklicher Weise auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer auswirken, welche dann durchaus nicht mehr den typischen Verhältnissen entspricht.

Durch all diese Gründe sahen wir uns veranlasst, von der Verwendung von Zahlenmaterial einzelner Hotelbetriebe abzusehen, da diese Angaben weder den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen, noch eine zuverlässige Vergleichsbasis bilden.

Nicht viel mehr Glück hatten wir mit der Ermittlung der Aufenthaltsdauer durch Auszählung aus den *offiziellen Fremdenblättern,* wie sie früher in einzelnen Kurorten üblich waren. Es sind vor allem drei Nachteile, die hier schwer ins Gewicht fallen:

1. Meist wurden *nicht alle Hotels eines Kurortes aufgeführt,* sondern vielfach nur die bedeutendsten, was natürlich das Bild verändert.
2. Eine *Kontinuität der Statistik* kann nicht erreicht werden, da diese Blätter meist nur vor dem ersten Weltkrieg erschienen.
3. Die in den Fremdenblättern gemachten *Angaben entsprechen häufig nicht den Tatsachen.* Es scheint Brauch gewesen zu sein, besonders illustre Gäste noch über ihren Aufenthalt hinaus in der Fremdenliste aufzuführen. Dies wohl aus Prestigegründen. So sind z. B. in einem Fall von einem Hotel mit 70 Betten ständig gegen 100 Gäste in der Fremdenliste aufgeführt worden. Auch das unregelmässige Erscheinen dieser Blätter führte zu Fehlerquellen.

Schliesslich sahen wir uns doch gezwungen, uns zur Hauptsache auf die Zahlen der *Eidgenössischen Fremdenverkehrsstatistik* zu stützen. Da und dort gelang es, für den einen oder anderen Kurort *ältere Zahlen in der einschlägigen Literatur* zu finden, aber auch dies nur in beschränktem Umfang, da selten sowohl Ankünfte als auch Übernachtungen gezählt wurden.

Beim Vergleich neuerer Zahlen aus der offiziellen Statistik mit älteren Angaben aus der Literatur besteht immer die Gefahr, daß die Zählungen nicht auf der genau gleichen Basis beruhen. (Z. B. Erfasste Betriebe, Betriebszahl mit oder ohne Pension usw.). Dies führt natürlich zu kleinen *Fehlern,* welche jedoch nicht von so grosser Bedeutung sind, sodass wir sie in den Zusammenstellungen der statistischen Zahlen nicht speziell berücksichtigt haben.

2. Mangelhaftigkeit und beschränkte Anwendbarkeit des Begriffs der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer

Wie in allen Fällen, wo man mit *Mittelwerten* operieren muß, so zeigt sich auch hier der Mangel, dass man völlig im Dunkeln tappt, wie die Verhältnisse im Einzelfall liegen.

Gerade für die Abklärung der Einflüsse der Aufenthaltsdauer auf die Betriebswirtschaft wäre es indessen ausserordentlich aufschlussreich, zu erfahren, aus welchen *Einzelwerten* sich die Durchschnitte zusammensetzen. Ob z. B. eine Verkürzung der Aufenthaltsdauer auf eine Zunahme der kurzfristigen Aufenthalte zurückgeht oder ob sie die Folge des Ausfalles mehrwöchiger Aufenthalte ist. Solche Fragen lassen sich mit diesem Mittel nicht abklären, wären aber, da sich die beiden Fälle betriebswirtschaftlich wesentlich anders auswirken, sehr interessant zu verfolgen.

Der hauptsächlichste Nachteil des Begriffes der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer liegt darin, dass diese sehr oft zu Trugschlüssen verleitet, indem nämlich häufig der Fehler begangen wird, ihren *Verlauf isoliert* zu betrachten. Dies ist u. W. auch in der Literatur immer der Fall gewesen, was unter Umständen zu erheblichen Fehlschlüssen führen kann. Man ist dann meist geneigt, jedes Anwachsen der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer als gutes, jede Schrumpfung derselben dagegen als schlechtes Zeichen zu werten. Geht man aber den Ursachen dieser Schwankungen nach, kann man zu ganz anderen Ansichten kommen, (über die sich dann freilich auch wieder streiten lässt). Ein zusätzlicher kurzfristiger Verkehr führt z. B. zu einer Verkürzung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer, bringt aber eine verbesserte Frequenz mit sich, woraus deutlich hervorgeht, dass der kurzfristige Aufenthalt nicht unbedingt ein schlechtes Zeichen zu sein braucht.

Andererseits stellen wir in einem Fall auch eine starke Zunahme der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer fest, welche aber lediglich das Resultat einer Abnahme der Übernachtungen und einer relativ noch stärkeren Abnahme der Ankünfte bildet. Diese Zunahme der Aufenthaltsdauer, welche also lediglich die Folge einer ganz charakteristischen Frequenzabnahme ist, dürfte für den Fremdenverkehr kaum von großem positivem Nutzen gewesen sein.

Es erhebt sich nun die Frage, ob nicht diese Mängel durch die *Anwendung anderer statistischer Erhebungsmethoden* abgeschwächt oder gar aufgehoben werden könnten. Für unsere Zwecke kämen höchstens noch der Zentral- oder Medianwert und der dichteste oder häufigste Wert in Frage.

Die Ermittlung des *Zentral- oder Medianwertes* geschieht in der Weise, dass man alle Glieder einer Zahlenreihe der Grösse nach ordnet und das in der Mitte gelegene Glied als den repräsentativen Wert betrachtet. Zur Ermittlung des Medianwertes der Aufenthaltsdauer müsste also eine möglichst grosse Zahl einzelner Aufenthaltszeiten bekannt sein. Ihre Ermittlung wäre mit kaum überwindbaren Schwierigkeiten verbunden und zudem muss der Medianwert als ausserordentlich fragwürdig angesehen werden, wenn man bedenkt, daß die Zahlenreihe vor allem in früheren Zeiten, recht umfangreich würde, wobei es fraglich ist, ob der zentrale Wert die Verhältnisse besser treffen würde als etwa das viel leichter zu ermittelnde arithmetische Mittel.

Der Wirklichkeit näher käme man vielleicht mit dem *dichtesten oder häufigsten Wert*. Er kann vom arithmetischen Mittel vorteilhaft abweichen.

Die Schwierigkeiten liegen indes auch hier hauptsächlich in der Beschaffung des Urmaterials, müssen doch zu seiner Ermittlung ebenfalls die einzelnen Aufenthaltszeiten der Gäste bekannt sein. Diese *Ermittlung* vollzieht sich, indem man aus einer Zahlenreihe bestimmt, welcher Wert sich am häufigsten wiederholt.

Das *Zahlenmaterial* könnte, sowohl für den häufigsten, als auch für den zentralen Wert, höchstens aus den erhaltenen Fremdenblättern ermittelt werden, doch wirken sich auch hier die oben genannten Unzulänglichkeiten dieser Quellen aus und zudem führen beide Methoden zu ziemlich zufälligen Resultaten, weshalb wir von ihnen abgesehen haben.

Wir müssen uns demnach trotz seinen Mängeln auf das *arithmetische Mittel* beschränken und die Aufenthaltsdauer daran messen.

B. Begriffe

1. Begriff der Aufenthaltsdauer

Unter Aufenthaltsdauer verstehen wir die Zeit, gemessen in Tagen, während welcher ein Gast einen und denselben Beherbergungsbetrieb zum Zwecke der einmaligen oder fortgesetzten Übernachtung aufsucht[1].

Massgebend ist somit nicht die Zahl der Tage, an denen sich ein Gast im Hotelbetrieb aufhält, sondern die Zahl der Übernachtungen. Verlässt also ein Gast das Hotel erst am Abend, so wird dennoch dieser letzte Tag seines effektiven Aufenthaltes in der Statistik nicht mehr seiner Aufenthaltsdauer zugezählt.

2. Faktoren, welche die Aufenthaltsdauer bestimmen:

a) Zweck der Reise
b) Aufenthaltskosten
c) Verfügbare Mittel
d) Verfügbare Zeit
e) Anziehungskraft und Qualität des Aufenthaltsortes
f) Meteorologische Verhältnisse.

3. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer

Unter der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer versteht man den Mittelwert der Dauer aller Aufenthalte von Gästen in einem bestimmten Beherbergungsbetrieb während einer bestimmten Zeit.

---

[1] Die Aufenthaltsdauer bezieht sich also immer auf die Beherbergungsstätte, nicht auf einen Kurort oder gar ein Land. Wenn also ein Gast 10 Tage an einem Ort weilt, nach 5 Tagen aber das Hotel wechselt, wird seine Aufenthaltsdauer nicht als 10 Tage, sondern als zweimal 5 Tage in der Statistik erscheinen.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer lässt sich leicht errechnen durch einfache Division der Logiernächtezahl mit der Zahl der Ankünfte. Sie steht denn auch in engem Zusammenhang mit diesen beiden Daten. Schwankungen der Ankünfte, wie der Übernachtungen, wirken sich notwendig verändernd auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer aus. Je nachdem, in welchem Verhältnis diese Grössen sich zueinander bewegen, lassen sich verschiedene *Schwankungstypen* erkennen.

Wir können folgende Varianten auseinanderhalten:

A. Eine *Verkürzung* der Aufenthaltsdauer kann durch folgende Schwankungstypen verursacht werden:
   1. Rückgang der Übernachtungen
      a) Rückgang der Übernachtungen bei gleichbleibender Zahl der Ankünfte.
      b) Relativ stärkerer Rückgang der Übernachtungen bei relativ schwächerem Rückgang der Ankünfte.
      c) Rückgang der Übernachtungen bei gleichzeitiger Zunahme der Ankünfte.
   2. Zunahme der Ankünfte
      a) Zunahme der Ankünfte bei gleichbleibender Zahl der Übernachtungen.
      b) Relativ stärkere Zunahme der Ankünfte gegenüber relativ schwächerer Zunahme der Übernachtungen.
      c) Zunahme der Ankünfte bei Rückgang der Übernachtungen. (= Fall 1. c).

In den unter 1 lit. a und b aufgezählten Fällen geht die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer Hand in Hand mit einer Verringerung der prozentualen Bettenbesetzung. Die verminderte Frequenz wird durch die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer natürlich noch unterstrichen, weshalb man in diesem Fall von einer *„bösartigen" oder „malignen" Schrumpfung* sprechen kann.

Im Falle von 1 lit. c wird es darauf ankommen, in welchem Verhältnis die Abnahme der Übernachtungen zu der Zunahme der Ankünfte steht. Wohl erfährt die Aufenthaltsdauer immer eine Verkürzung, oft vermag aber die Zunahme der Ankünfte die Nachteile derselben wieder aufzuheben, oder mindestens abzuschwächen. Weil man nicht voraussagen kann, welcher der beiden Faktoren dominiert und weil sich die Verhältnisse von Fall zu Fall ändern, sprechen wir hier von einer *„unbestimmten" oder „indifferenten" Aufenthaltsverkürzung.*

Als Umkehrung des Falles 1. wird beim 2. Schwankungstyp lit. a und b die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer von einer Verbesserung der Bettenbesetzung begleitet. Die Nachteile werden hier, wie dies unter Umständen schon bei 1. lit. c der Fall sein kann, durch eine erhöhte Bettenbesetzung aufgehoben oder doch wenigstens gelindert. Man kann also hier von einer *„gutartigen" oder „benignen" Schrumpfung* sprechen. Für Typus 2 c muss wiederum das gleiche gesagt werden, wie bei 1 c.

B. *Die Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer*

Versehen wir die vorhin enummerierten Fälle mit den umgekehrten Vorzeichen, so ergibt sich daraus eine Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer. Dies muss demnach für die folgenden Schwankungstypen zutreffen:

1. Zunahme der Zahl der Übernachtungen
   a) Zunahme der Übernachtungen bei gleichbleibender Zahl der Ankünfte.
   b) Relativ stärkere Zunahme der Übernachtungen bei relativ schwächerer Zunahme der Ankünfte.
   c) Zunahme der Zahl der Übernachtungen bei abnehmender Zahl der Ankünfte.
2. Abnahme der Ankünfte
   a) Abnahme der Ankünfte bei gleichbleibender Zahl der Übernachtungen.
   b) Relativ stärkere Abnahme der Ankünfte als der Übernachtungen.
   c) Abnahme der Ankünfte bei Zunahme der Übernachtungen (= Fall 1. c).

Die unter Ziffer 1 lit. a und b dargestellten Fälle ergeben wiederum eine verbesserte Bettenbesetzung, was mit der wachsenden Aufenthaltsdauer zusammen, natürlich den Idealfall darstellt, weshalb wir diese Verlängerung der Aufenthaltsdauer als eine *„vorteilhafte"* oder *„wirksame"* bezeichnen wollen.

Für den Fall 1 lit. c lässt sich wiederum dasselbe sagen wie oben im Falle A. 1 c. Nur muss nun dieser Tatbestand als *unbestimmte Aufenthaltsverlängerung* angesprochen werden.

Bei den beiden ersten Fällen, welche unter 2 erwähnt sind, tritt neben der Verlängerung der Aufenthaltsdauer eine Verschlechterung der prozentualen Bettenbesetzung ein, welche die Vorteile der ersteren abschwächt oder unter Umständen ganz eliminiert. Wir bezeichnen diese *Aufenthaltsverlängerung* deshalb als die *„unvorteilhafte"* oder *„unwirksame"*.

C. Schliesslich bleibt noch die Möglichkeit der *unveränderten Aufenthaltsdauer* zu untersuchen. Für diesen Tatbestand können drei Gründe namhaft gemacht werden:

1. Unveränderte Zahl der Ankünfte und der Übernachtungen.
2. Ankünfte und Übernachtungen steigen in gleichem Mass, d. h. proportional.
3. Ankünfte und Übernachtungen sinken im gleichen Mass.

Der erste Schwankungstyp führt überhaupt zu keinen Veränderungen, Punkt 2 zu einer Steigerung und Punkt 3 zu einer Verminderung der

Bettenbesetzung. Wir sprechen deshalb im ersten Fall von *„neutraler Stabilität"* der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer, im 2. Fall von *„vorteilhafter Stabilität"* und im 3. Fall von *„unvorteilhafter Stabilität"*.

Wie sich diese hier theoretisch dargestellten Veränderungen der Aufenthaltsdauer in der Wirklichkeit verteilen und auswirken, soll im Verlauf dieser Arbeit, vor allem aber in den Kapiteln III und IV, behandelt werden.

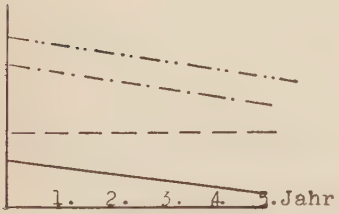
Im folgenden seien diese Schwankungstypen noch einmal systematisch zusammengestellt und figürlich zur Darstellung gebracht:

Figürliche Darstellung der Schwankungstypen

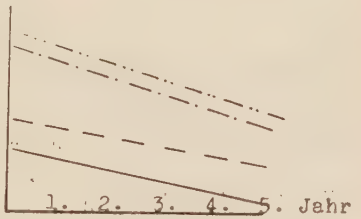
— — — — Ankünfte
— · — · — Übernachtungen
——————— durchschnittliche Aufenthaltsdauer
— ·· — ·· — Bettenbesetzung in % der vorhandenen Betten (gleiche Bettenzahl in allen Jahren vorausgesetzt).

1. *Die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer*

a) Die bösartige oder maligne Schrumpfung

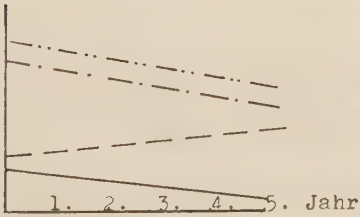


Fall A. Rückgang der Übern. gleichbleibende Ankünfte



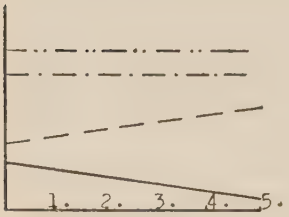
Fall B. Rel. stärkerer Rückgang der Übern. als der Ankünfte

b) Die unbestimmte Aufenthaltsschrumpfung

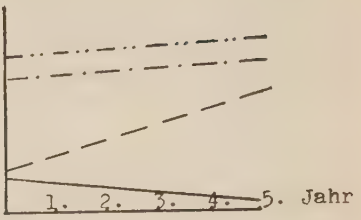


Rückgang der Übernachtungen bei Zunahme der Ankünfte

c) Die gutartige oder benigne Schrumpfung



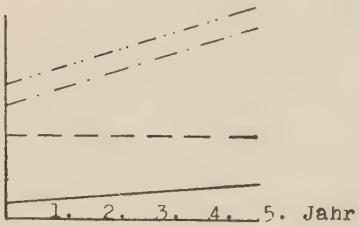
Fall A. Zunahme der Ankünfte gleiche Zahl Übernachtungen



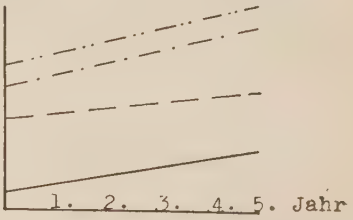
Fall B. Rel. stärkere Zunahme d. Ank. als d. Übernachtungen

2. Die Verlängerung der Aufenthaltsdauer

a) Die vorteilhafte oder wirksame Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer

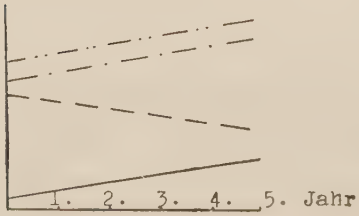


Fall A. Zunahme d. Übern., gleiche Zahl Ankünfte



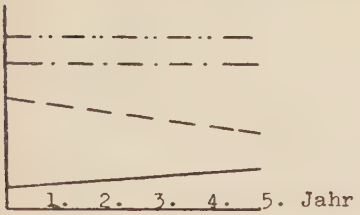
Fall B. Relativ stärkere Zunahme d. Übernachtung. als d. Ank.

b) Die unbestimmte Aufenthaltsverlängerung

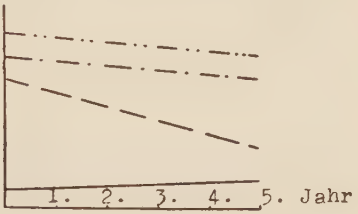


Zunahme der Zahl der Übernachtungen bei abnehmender Zahl der Ankünfte

c) Die unvorteilhafte oder unwirksame Aufenthaltsverlängerung



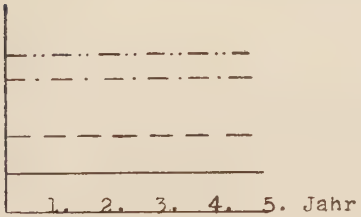
Fall A. Abnahme der Ank. bei gleicher Zahl der Übernachtung.



Fall B. Relativ stärk. Abnahme d. Ank. als d. Übernachtungen.

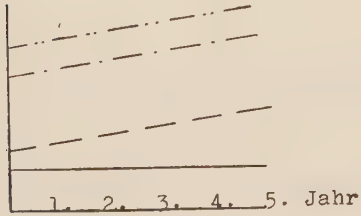
3. Die Stabilität der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer

a) Die neutrale Stabilität der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer



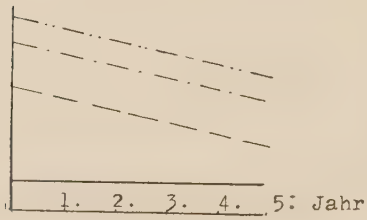
Unveränderte Zahl d. Ankünfte und der Übernachtungen

b) Die vorteilhafte Stabilität



Ankünfte und Übernachtungen steigen im gleichen Verhältnis

c) Die unvorteilhafte Stabilität



Ankünfte und Übernachtungen sinken im gleichen Verhältnis.

I. Die historische Entwicklung des Schweizerischen Reiseverkehrs

A. Der Aufschwung des Reiseverkehrs bis zum ersten Weltkrieg

So jung die Erscheinung des Tourismus im heutigen Sinne für die Schweiz ist, so alt ist diejenige des Reisens. Seit der Römerzeit sind uns Berichte über das Gasthofwesen der Schweiz überliefert, aber selbstverständlich wurde auch schon vorher gereist. Die Schweiz, als „Drehscheibe Europas", war schon seit frühester Zeit, vor allem aber seit Bestehen der Alpenübergänge, viel von Fremden bereist, wenn auch meist nur als Durchgangsland.

1. Das Reisen

a) Die Landstrasse

Die *Transitreisenden* waren früher vor allem *Händler* und *Kaufleute.* Seit dem Aufblühen des Christentums trat eine neue, wichtige Kategorie des Reisenden in Erscheinung, der *Pilger.* Später, hauptsächlich zur Zeit des Humanismus, belebten auch *der fahrende Scholar* und sein Wandergenosse, der walzende *Handwerksbursche,* die staubige Landstrasse. Diese letztere bildete mit den schiffbaren Gewässern den einzigen Verkehrsweg. Die Gebirge waren nur auf schwindelerregenden Saumpfaden begehbar.

Die damaligen Landstrassen hatten freilich noch wenig mit unseren heutigen Strassen gemein, in der Regel waren es gewöhnliche Fahrwege über „Sand, Lehm und Rasennarbe, das heisst Staub im Sommer, Morast im Winter, tiefe Löcher, Stubben und Steine an allen Orten".[1] Erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts ging man, zunächst in Frankreich, zum Bau von sog. *Kunststrassen* über, deren Oberbau aus verschiedenen Stein- und Schotterlagen bestand.

Zu dieser Zeit entstanden auch *in der Schweiz,* zuerst im Kanton Bern[2], die ersten Kunststraßen. Im Großen und Ganzen blieben aber die Wegverhältnisse weiterhin primitiv, bis weit ins 19. Jahrhundert hinein.

---

[1] Sombart W., Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, S. 4.
[2] Milliet, Die schweiz. Landschaft als Grundlage der Fremdenindustrie, S. 4.

Einige, wenn auch zunächst nicht gerade umwälzende Neuerungen erfuhren eigentlich nur die *Verkehrsmittel.* Die erste und lange Zeit hauptsächliche Art der Fortbewegung war der *Fussmarsch.* Noch heute zeugen alte Wegsteine von dieser Zeit, indem sie die Distanzen von Ort zu Ort in Wegstunden angeben. Vor allem die Pilger, die fahrenden Schüler und die Handwerksburschen reisten per pedes bis in die neueste Zeit hinein, ja zum Teil sogar bis auf den heutigenTag.

Die Kaufleute und reicheren Reisenden dagegen durchkreuzten das Land schon in früher Zeit hoch zu Pferd. Schwere knarrende Planwagen führten die Kaufmannsfracht von Stadt zu Stadt, wurden an Fluss- oder Seeufern in Lastkähne umgeladen und über die Pässe Saumtieren aufgelastet.

Abgesehen vielleicht von den fahrenden Scholaren, denen immer ein Wandertrieb und ein gewisses Mass von Entdeckerfreude im Blut gelegen haben mag, ist für diese Zeit charakteristisch, dass das *Reisen nie Selbstzweck* war, sondern immer zweckbedingt, denn gross waren die Strapazen einer längeren Reise und nicht selten bedrohten Wegelagerer den Dahinziehenden.

b) Das Zeitalter der Postkutschen

Auch das Aufkommen der Postkutschen und privaten Pferdegespanne machten das Reisen noch beileibe nicht zu einem Vergnügen. Enge, im Sommer heisse, im Winter kalte Wagenkasten, der bedenkliche Zustand der Landstrassen, Radbrüche, durchgehende Pferde, Wegelagerer und andere Unannehmlichkeiten sorgten dafür, dass auch im Postkutschenzeitalter die „Poesie der Landstrasse" nicht ganz ausstarb.

Die *Reisegeschwindigkeit* war noch sehr gering, so brauchte man z. B. für die Fahrt von Luzern nach Basel, welche heute mit dem Schnellzug knappe 1½ Stunden dauert, im Jahre 1798 noch anderthalb Tage, was Übernachtungen in Eich und Sissach notwendig machte[3]. St. Gallen wurde 1842 von Luzern aus nach 16 Stunden erreicht[4].

Überdies war die *Platzzahl* dieser Pferdeposten außerordentlich gering. Einspännige Fahrzeuge vermochten oft nur zwei Passagiere aufzunehmen. Die unförmigen Eilwagen mit 17 Plätzen verkehrten nur auf den grossen Postverbindungslinien. Je nach Bedeutung wurden die Kurse ein- oder mehrmals pro Woche, selten täglich geführt.

Die Geduld der Reisenden wurde aber nicht nur durch die langsame Fahrt, sondern ebensosehr durch die häufigen und oft langen *Aufenthalte* auf eine harte Probe gestellt. Eine Fahrt von Frankreich nach Stuttgart dauerte 40 Stunden,die Aufenthalte an den verschiedenen Zwischenstationen machten nahezu 15 Stunden aus[5].

Noch bedenklicher war die Sache, wenn das Reiseziel nicht direkt an einer Kurslinie lag und man auf *Verbindung mit anderen Linien* angewiesen war.

---

[3] Wandler M., Das luzernische Postwesen bis 1848, in PTT-Zeitschrift, Jhg. 2, No. 3–7, 1951, S. 213.

[4] Wandler M., a. a. O., S. 260.

[5] Sombart W., Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, S. 5.

Hier wurde die Wartezeit oft selbst den damaligen Reisenden zuviel. Der Ausdruck „Stillstandslehre", den Ludwig Börne für die Poststatistik prägte, spricht eine deutliche Sprache.

Etwas besser erging es den Besitzern von *Privatwagen;* freilich waren auch sie nicht selten der Tücke des Objekts ausgeliefert und mussten sich mit einer sehr bescheidenen Reisegeschwindigkeit zufrieden geben.

Trotz all den Mühsalen war es gerade dieser Epoche vergönnt, die folgenschwerste und umwälzendste Wandlung in der Geschichte des Reisens zu erleben. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts begann man nämlich, um des Reiseerlebnisses willen zu reisen. Freilich waren es zunächst nur wenige, welche, Rousseaus Ruf folgend, sich aufmachten, um die Landschaft zu entdecken. Man kann hier geradezu von einem *Pioniertourismus* sprechen. Diese Pioniertouristen waren eigentliche Entdecker; auf mühseligen Reisen drangen sie bis in die Alpen vor. Zahlreiche Wissenschaftler unter ihnen, machten sich an eine Erforschung dieser, früher nach Möglichkeit gemiedenen, von den Menschen gescheuten Gebiete. Ungewohnte Klettereien, beschwerliches Reiten auf Saumtieren und ähnliche Strapazen waren der Preis, den sie für ihre Entdeckerfreude bezahlten.

c) Die Technisierung des Reiseverkehrs

Schon die *Dampfschiffahrt* brachte eine teilweise Erleichterung des Reisens und gewann damit diesem neuen Vergnügen vermehrte Anhänger.

Mit der Erfindung des Dampfschiffes aber wurde ein Reigen gewaltiger technischer Neuerungen eröffnet, welche uns ins Zeitalter der Maschine führen.

Aber auch zu dieser Zeit blieb das Reisen vorläufig noch eine recht kostspielige und zeitraubende Angelegenheit, wie dies das folgende Beispiel dartut:[6]

Reise von London nach Lausanne

Jahr	Dauer	Kosten
1837	10 Tage	5000.— Franken
1935 (Bahn/Schiff)	16 Std 13 Min	156.80 Franken
1935 (Flugzeug)	7 Std 10 Min	265.20 Franken

Bald folgten die ersten *Bahnen,* und wenn auch der Bürger anfänglich eine gewaltige Angst vor den „feuerspeienden Teufelskarren" zeigte, war doch die gute alte Zeit der Postkutsche unweigerlich dem Untergang geweiht.

Die *Vorgeschichte* der schweizerischen Eisenbahnen ist eine dornenvolle. Zwar erkannte man bald, nach den ersten ausländischen Bahnversuchen, die eminente Bedeutung des Bahnbaues für die Schweiz als Durchgangsland. Die föderalistische Zersplitterung des Staatenbundes und alle damit verbundenen

[6] Egger V., Strukturwandlungen in der Schweiz. Hotellerie, S. 20.

Hemmnisse, sowie die topografische Beschaffenheit unseres Landes brachten jedoch immer wieder die aufkommenden Pläne ins Wanken. Unermüdlicher privater Initiative gelang schliesslich die teilweise Verwirklichung der projektierten Linie Zürich – Basel, indem am 7. August 1847 die Strecke Zürich – Baden eingeweiht werden konnte.

Seit der Umwandlung des Staatenbundes in einen Bundesstaat befasste sich die Bundesversammlung eingehend mit den Bahnfragen, überliess jedoch dann den Bahnbau weiterhin der *privaten Initiative.*

Voraussetzung für die Verwirklichung des Privatbahngedankens war die Möglichkeit der Kapitalzusammenballung in den Aktiengesellschaften. Mit Recht sagt Sombart: „Die Eisenbahnen sind ein Werk des Kapitalismus"[7]. Während im Zeitalter des Frühkapitalismus die Fortschritte der Transporttechnik gering blieben, wird das Versäumte mit dem Aufkommen des Hochkapitalismus nachgeholt. Und zwar in solchem Masse, dass es bald (um die Mitte des 19. Jahrhunderts) zu einem wahren Gründerfieber, d. h. zu einer übersteigerten Investitionslust kommt. Dank diesem Kapitalüberfluss konnte sich der Bahnbau, nach Überwindung der ersten Hemmnisse, erfolgreich entwickeln. Jahr für Jahr kam es zu neuen Gründungen und als schliesslich N. Riggenbach das Zahnstangensystem für *Bergbahnen* erfand, machte diese Entwicklung auch vor Berggipfeln nicht mehr Halt. Als erste wurde 1870/71 die Vitznau-Rigi-Bahn gebaut, deren Erfolg viele Gründer veranlasste, auch andere Berggipfel oder Pässe auf diese Weise bequem erreichbar zu machen.

Diese technischen Errungenschaften machten das Reisen so einfach, dass es nun nicht mehr lediglich den wagemutigen, mit Gütern reich gesegneten „Pionieren", sondern jedem der über Zeit und Mittel verfügte, möglich war, unser Land kennen zu lernen und es sogar von vielen Gipfeln aus zu bewundern. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass gerade in dieser Zeit der Tourismus in der Schweiz einen starken Aufschwung nahm und unserem Land bald den Ruf eines „Playground of Europe" einbrachte.

Kurz vor dem ersten Weltkrieg trat noch ein weiteres Beförderungsmittel auf, dessen Siegeszug aber erst die Nachkriegszeit erlebte, das *Automobil.*

2. Der Aufenthalt

Die Geschichte des Aufenthaltes geht naturgemäss Hand in Hand mit derjenigen des *Beherbergungswesens.* Wir können natürlich hier weder die eine noch die andere erschöpfend behandeln, ein solches Unterfangen, so verlockend es auch ist, müsste Bände füllen.

Wie bereits bei der Geschichte des Reisens, können wir auch hier die Zeit durch ein charakteristisches Kriterium in zwei Abschnitte einteilen, nämlich in eine Epoche, in welcher der Aufenthalt als ein notwendiges Übel angesehen wurde und in eine solche, in welcher der Aufenthalt Selbstzweck geworden

[7] Sombart W., Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, S. 241.

ist. Die erstere können wir als die „vortouristische", die zweite demnach als die „touristische" bezeichnen.

a) Die Beherbergung aus Gastfreundschaft

Die Beherbergung war in der *vortouristischen Zeit* von einer unvorstellbaren Primitivität. Zwar hatten die *Römer* in ihren Gauen bereits ein hochstehendes Gaststättewesen ausgebaut[8]. Mit den Römern selbst verschwand dann allerdings auch ihr Beherbergungswesen wieder aus unserem Land, worauf der Reisende ganz auf die – allerdings oft recht grosszügige – *Gastfreundschaft seiner Mitmenschen* und vor allem der *Klöster* angewiesen war.

Die *Klöster* mussten oft eigentliche Gästehäuser errichten, um dem Andrang der Fremden gerecht werden zu können. An verschiedenen Orten bauten sie überdies *Hospize* zur unentgeltlichen Beherbergung. Zahlreich war indessen für damalige Verhältnisse schon die Zahl der Reisenden. So erfahren wir aus der Chronik des Klosters Königsfelden, dass dieses 1442 täglich an die hundert Reisende zu beherbergen hatte. Wenn man bedenkt, dass diese Aufnahme kostenlos geschah, so erstaunt es nicht, dass – trotz vieler reichlicher Gastgeschenke wohlhabender Reisender – die Klöster mehr und mehr verarmten. Auch die Verschuldung des Adels ist nicht zuletzt auf die kostspielige Gastfreundschaft zurückzuführen.

b) Die Beherbergung gegen Entgelt

Gerade in jener Zeit aber, wo die kostenlose Beherbergung problematisch geworden war, vermehrte sich der Strom der Reisenden, des aufblühenden Handels in den wachsenden Städten wegen, fast zusehends. In dieser Situation drängte sich die Idee der *gewerbsmässigen Beherbergung* geradezu auf. Vielerorts wurde immer noch die alte Gastfreundschaft gewährt, daneben aber entstanden seit dem 9. Jahrhundert die ersten Wirtschaften. (Tavernen, Herbergen). Dieses neu aufkommende *Gastwirtschaftsgewerbe* war allerdings vorerst noch von einer kaum vorstellbaren Primitivität. Groben, rüpelhaften Wirten war der Reisende auf Gnade oder Ungnade ausgeliefert. Kam er nach langer mühseliger Reise zu spät zum gemeinsamen Essen, mußte er sich eben hungrig schlafen legen, und dies auf einem schmutzigen Strohsack im vielleicht einzigen Schlafsaal des Wirtshauses, in zufälliger Gemeinschaft mit allen anderen Gästen.

Bessere Verhältnisse herrschten bereits im späteren Mittelalter in den *Badeorten*. Das Badewesen erfuhr seit dem 13. Jahrhundert eine ständige Entwicklung bis zur höchsten Blüte im 18. Jahrhundert. Mit zunehmender Bedeutung der Körperpflege wuchs auch das Prestige der bereits den Römern bekannt gewesenen, inzwischen jedoch wieder in Vergessenheit geratenen Badeorte, aufs Neue an. Man darf hier wohl von einer eigentlichen Keimzelle des Fremdenverkehrs im heutigen Sinne sprechen, dessen Brennpunkt in der Schweiz damals das Städtchen *Baden* bei Zürich bildete. Waren es

[8] Vgl. Liebenau Th., Das Gasthof- und Wirtshauswesen der Schweiz in älterer Zeit.

zunächst nur Kranke, welche nach den neuesten Erkenntnissen der Heilkunde in den Badeorten Genesung suchten, so gesellten sich ihnen schon bald Gesunde hinzu, welche die Freuden und Genüsse des Badelebens erkannt hatten. Mehr und mehr verlagerte sich das Schwergewicht vom Gesundung versprechenden Bade auf die herzerquickende Geselligkeit und anmutige Lustbarkeit. Diese Badeaufenthalte dürfen als die ersten Aufenthalte um ihrer selbst willen angesprochen werden.

Allen anderen Badeorten ging Baden, sowohl in seiner Bedeutung, als auch in der fortschrittlichen Einrichtung seiner Gaststätten, wegweisend voraus. Jahrhundertelang war es Leitstern, nicht nur für die übrigen Badeorte, sondern für das Gastgewerbe der Schweiz überhaupt.

Aber nicht allein das Beispiel Badens gab dem schweizerischen Gastgewerbe neuen Aufschwung; ebensoviele Anregungen und Neuerungen erhielt es, seit dem 16. Jahrhundert, von den aus allen Herren Ländern zurückkehrenden *Reisläufern*. Ein vorerst noch bescheidener Luxus verdrängte immer mehr die alte primitive Einfachheit. Neue Speisesäle wurden gebaut und Einzelzimmer traten an die Stelle der gemeinsamen Schlafsäle. Die unfreundlich düsteren Gaststuben wurden allmählich wohnlicher und schmucker.

Seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert finden wir die ersten *„Kurorte"* erwähnt. Vorerst waren diese freilich nur Refugien, in der Nähe grösserer Städte, wo die Bürger in den häufigen Zeiten verheerender Epidemien Zuflucht fanden. Orten, welche sich durch Besonderheit der Lage, oder durch gesundheitsfördernde Merkmale auszeichneten, wurde der Vorrang gegeben. (Z. B. Lützelau bei Luzern, Bad Neu-Schauenburg bei Basel, Baden bei Zürich usw.)

Im 18. Jahrhundert gewannen diese Rastorte durch neue Erkenntnisse der Heilkunde, (z. B. medizinischer Wert der Molken) immer mehr an Bedeutung und kurörtlichem Charakter. Eigentliche *Molkenkurorte* entstanden im ganzen Lande: Seewis (GR) 1730, Gais 1738, später Heiden, Gonten, Weissbad, Heinrichsbad. Bald waren nicht mehr die Heilfaktoren, sondern wurde vielmehr das gesellige Leben die Anziehungskraft, welche die Gäste in die Kurorte lockte. Wie bereits bei den alten Bädern, begegnen wir auch hier dem aus der späteren Entwicklung des Tourismus nicht mehr wegzudenkenden Moment der Mode.

Wenig später, d. h. zu Anfang des 19. Jahrhunderts, erkannte die Medizin den therapeutischen Wert des Höhenklimas. Diese Entdeckung erschloss nun auch weitgehend die Gebirgsgegenden dem Erholungsverkehr.

c) Beherbergung als Gewerbe

Noch einmal aber tat das schweizerische Gastgewerbe, durch die hemmenden Bedingungen, welche ihm die Helvetik auferlegte, in seiner Entwicklung einen großen Schritt rückwärts. Aber kaum aus dieser Zwangslage befreit, führte es nun seine, durch Jahrhunderte hindurch langsam vollzogene Vervollkommnung in einem jähen Aufstieg dem Höhepunkt entgegen.

Diese organisch wachsende Entwicklung hätte allerdings nicht genügt, um Tourismus und Hotellerie in so erstaunlich kurzer Zeit einem Kulminationspunkt zuzuführen. Das ausgehende 18. und das 19. Jahrhundert jedoch brachten einen förmlichen Umsturz der Lebensgewohnheiten und Daseinsbetrachtungen der Menschen.

Wesentliche Voraussetzungen für die Entwicklung schufen *Kunst* und *Literatur* einerseits, *Wissenschaft* und *Technik* andererseits. Die ersteren, indem sie den Ruhm der „neu entdeckten" Gebiete in alle Welt hinaustrugen, die letzteren, indem sie das Land immer bequemer zugänglich, den Aufenthalt immer komfortabler machten und die klimatischen Vorzüge wissenschaftlich erforschten.

Eine Reise von damals bedingte der geringen Reisegeschwindigkeit wegen häufige Zwischenhalte, weshalb die durchschnittliche Aufenthaltsdauer wesentlich kürzer gewesen sein muß, als etwa um die letzte Jahrhundertwende. *Louis Desjobert berichtet* in seinem Sommerjournal über eine Reise nach Interlaken im Jahre 1777 folgendes:[9]

„Wir wurden in Bern von einem Wagen des Fuhrhalters Gattlinger zweispännig nach Thun geführt, wo wir um 9 Uhr anlangten, nachdem wir in Bern um 5½ Uhr abgefahren waren. Nach dem Frühstück warteten wir hier bis 11 Uhr auf ein Schiff ... Wir landeten nach 2½ Stunden und gelangten in einer halben Stunde nach Unterseen. Von da gelangten wir nach drei Stunden Marsch nach Lauterbrunnen, in Begleitung eines Führers, der unser Gepäck trug. Da wir nicht beim Pfarrer logieren konnten, dessen Haus schon von Reisenden besetzt war, suchten wir das Wirtshaus auf. Wir hatten zum Abendessen feuchtes Brot, das abscheulich schmeckte, dann eine Art Omelette, die mir ebenfalls nicht behagte. Die Betten waren unsauber und wir wurden von den Flöhen beinahe aufgefressen."

Obschon natürlich nicht alle Gasthöfe in solch üblem Ruf standen wie derjenige von Lauterbrunnen, geht doch aus allen alten Reiseberichten hervor, dass keine Unterkunft zu längerem Verweilen lockte. Die Reisenden liessen sich aber durch diese Unannehmlichkeiten nicht abschrecken. Ein ungeheurer Erkenntnisdrang und Wissensdurst trieb sie immer wieder neuen Zielen entgegen.

Ihre Eindrücke fanden Niederschlag in den vielen *Reiseschilderungen* und *Reisehandbüchern,* welche zu dieser Zeit aufkamen, mit Entzücken gelesen wurden und unser Land in immer weiteren Kreisen bekannt machten. Mit welch massloser Begeisterung das Reiseerlebnis die damaligen Touristen erfüllte, zeigt das nachstehende Loblied auf die Schweiz, welches Ebel in seiner Anleitung, die Schweiz zu bereisen, singt:[10]

„Alles Grosse, Ausserordentliche und Erstaunenswürdige, alles Schreckliche und Schauderhafte, alles Schöne, Sanfte, Reizende, Heitere, Ruhige,

---

[9] Desjobert Louis Ch. F., Sommer-Journal, Berner Oberland 1912.

[10] Ebel J. G., Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen. Zürich 1793.

Süsserquickende, was in der ganzen Natur zerstreut ist, scheint sich hier in einem kleinen Raum vereinigt zu haben, um dieses Land zu dem Garten von Europa zu bilden, wohin alle Anbeter der Natur pilgern, und wo sie für ihre Opfer in dem vollsten, reinsten Masse Belohnung und Befriedigung erhalten sollten. Das Schauspiel eines feuerspeienden Berges, und den Anblick des Meeres ausgenommen, wüsste ich keine Naturszene, keine Naturschönheit, die der Wanderer in der Schweiz vermissen wird."

In erster Linie waren es die Engländer, welche unser Land und vor allem unsere Bergwelt erforschten[11]. Die Forscher waren es denn auch zuerst, welche in ihren Schriften die Schweiz weitherum bekannt machten. Bald wuchs das Schrifttum erheblich an, und wenn man die oben zitierte Stelle liest, kann man begreifen, dass solche Schilderungen die Ausländer auf das Wunderland Schweiz neugierig machten.

Die ungenügenden Fahrgelegenheiten, schlechte Reiseverbindungen und die zahlreichen Hemmnisse gestatteten nur eine relativ geringe tägliche Reisestrecke[12]. Dies bedingte natürlich häufige Zwischenhalte, was zu *zahlreichen kurzen Aufenthalten* führen musste. Überdies war ja, wie gesagt, das damalige Beherbergungssystem nicht dazu angetan, die Reisenden für längere Zeit zum Verweilen einzuladen. Das Gastgewerbe war noch sehr wenig ausgebaut und nicht überaus komfortabel. Auch genügte die Zahl der Gasthäuser noch nicht, den stets anwachsenden Strom der Reisenden aufzunehmen, weshalb viele in Privatzimmern, Pfarrhäusern usw. Unterkunft beziehen mussten. Trotz anfänglicher Abneigung gegenüber den Fremden (denen man allerlei Naturkatastrophen und Unglücke in die Schuhe schob), begann die einheimische Bevölkerung doch bald die finanziellen Vorteile der Fremdenbeherbergung zu erkennen. Nur zu gern mietete man den Gästen leere Zimmer oder Wohnungen aus, an welchen es ja durch die *starke Abwanderung*, vor allem aus den Gebirgsgegenden, nicht fehlte. Gerade um diese Zeit setzte ja eine allgemeine Landflucht ein. Besonders die jungen, unternehmungslustigen Bergbauernsöhne verliessen die Scholle, die oft nicht mehr in ausreichendem Masse die Bauernfamilie zu ernähren vermochte und folgten dem allgemeinen Zuge in die Stadt, wo sie, in der aufblühenden Industrie, ein besseres Auskommen fanden[13].

Das Angebot an Gastbetten blieb lange Zeit hinter der Nachfrage zurück, weil die gesetzlichen Bestimmungen für die Eröffnung neuer Wirtshäuser fast unüberwindliche Hindernisse in den Weg legten.

Findige Männer, wie Grossrat Johannes Seiler in Interlaken, verstanden es jedoch, diese Klippe zu umgehen, indem sie neue Häuser erbauten, welche lediglich der gewerbsmässigen Beherbergung von Gästen dienten: *Die Pensionshäuser*. Seilers 1806 erbaute Pensionshäuser fanden bald überall ihre

---

[11] Vgl. S. 13 und Zitat Desjobert auf S. 17.

[12] Vgl. de Beer G. R., Travellers in Switzerland. London, New York, Toronto 1949.

[13] Vgl. Pesch A., Entvölkerung und Landflucht in der Zentralschweiz.

Nachahmer, wie z. B. Regierungsrat J. F. Müller, der 1857 in Engelberg ein Pensionshaus für seine Gäste eröffnete[14].

Schon relativ kurze Zeit darauf, d. h. vorwiegend um die Dreissiger Jahre des 19. Jahrhunderts, entstanden nach ausländischen Vorbildern die ersten *Hotels* im heutigen Sinne. Wie sich die Entwicklung im Einzelnen vollzog, sei hier am *Beispiele Interlakens* gezeigt, für welches wir uns an die Darstellung Gurtners halten[15].

Die 1803 von Dr. Aebersold gemachten Versuche, Molkenkuren in Interlaken einzuführen, erwiesen sich bald als erfolgreich. Die Gäste fanden vorwiegend in der ehemaligen Klosterherberge und im Talwirtshaus Unterkunft.

Kurz nach dem ersten Unspunnen-Hirtenfest baute Grossrat Seiler „zwei einfache Häuser, die er jeweilen im Sommer an die Besucher Interlakens ausmietete" – die oben erwähnten Pensionshäuser. Bereits beim zweiten Unspunnen-Hirtenfest im Jahre 1808 scheinen alle Gäste durch gewerbsmässige Beherbergung Unterkunft gefunden zu haben. Bald stellten auch andere Einwohner den Fremden Zimmer, Wohnungen oder ganze Häuser zur Verfügung, wodurch sich die Zahl der Fremdenbetten wesentlich erhöhte. Ermutigt durch Seilers Erfolge wurden auch neue Pensionshäuser gegründet.

1834 wurden den Pensionsbesitzern Patente für Stubenwirtschaften mit Beherbergungsrecht für fremde Reisende erteilt, wodurch die Pensionshäuser auf dieselbe Stufe rückten wie die Gasthäuser. Diese und jene verwandelten sich mit der Zeit teilweise in Hotels.

1856 standen den nun in der Mehrzahl vertretenen englischen Gästen 10 Pensionshäuser und Hotels zur Verfügung, welche 268 Betten umfassten. Vor allem die verbesserten Verkehrsverhältnisse, die Entwicklung des Bank- und Kreditwesens und das allgemeine Gründerfieber förderten die Entfaltung des Hotelwesens, wie sie in der folgenden Aufstellung zum Ausdruck kommt:

Anzahl der Hotelneubauten in Interlaken[16]

1856/60	3	1885/90	0
1860/65	0	1890/95	6
1865/70	4	1895/00	2
1870/75	0	1900/05	15
1875/80	1	1905/10	4
1880/85	1	1910/15	3

Das an sich gesunde Gründerfieber artete mit der Zeit in eine Spekulationswut aus, welche zwar auch zu zahlreichen Neugründungen geführt hatte, aber für die Hotellerie schädlich war.

---

[14] Thommen M., Alt Engelberg.
[15] Gurtner H., Zur Verschuldung des schweizerischen Hotelgewerbes, S. 31 f.
[16] Gurtner H., a. a. O., S. 73.

d) Das Beherbergungsgewerbe als wirtschaftlicher Machtfaktor

Das allgemeine *Gründerfieber,* welches um die Mitte des 19. Jahrhunderts Europa, vor allem aber Deutschland und auch die Schweiz erfasst hatte, liess, wie wir gesehen haben, auch den Fremdenverkehr nicht unberührt.

Die Lockerung der gesetzlichen Einschränkungen, die ständig steigende Nachfrage nach Fremdenbetten und eine nicht zu bannende Spekulationslust, liessen die Hotelbetriebe bald wie Pilze aus dem Boden schiessen. So stieg z. B. die Bettenzahl in Zermatt von 89 im Jahre 1852 auf 288 im Jahre 1857[17]. Nicht nur bereits bekannte Kurorte, sondern bisher unbeachtete Bergdörfchen (z. B. Davos) entwickelten sich innerhalb weniger Jahre zu weltberühmten *Fremdenzentren mit durchaus internationalem Charakter.*

Da diese spekulativen Neubauten ein Überangebot an Hotelbetten hervorriefen, zwangen sie die bestehenden Gasthäuser und Pensionen zu Erneuerungen und Modernisierungen, was zu einer *qualitativen Verbesserung des Angebots führte.*

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zog die Entwicklung der Hotellerie immer weitere Kreise, sodass man mit Recht von einer eigentlichen *Fremdenindustrie* sprechen kann, welche für unsere Volkswirtschaft von weittragendster Bedeutung wurde. Diese *volkswirtschaftliche Bedeutung* äussert sich vor allem in dem wesentlichen Einfluss der Fremdenindustrie auf unsere Zahlungsbilanz, auf den Arbeitsmarkt und, infolge der Kapitalintensität, welche bedeutende Investitionen nötig machte, auch auf den Kapitalmarkt. Vor allem aber trug der Fremdenverkehr Wesentliches zur wirtschaftlichen Erschliessung unserer Berggegenden bei. Eine einlässliche Würdigung der volkswirtschaftlichen Stellung der Fremdenindustrie würde weit über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen, wir verweisen deshalb auf die zahlreiche Spezialliteratur.

3. Das Reisepublikum

In gesellschaftlicher Hinsicht war die Zusammensetzung des Reisepublikums im Verlaufe der Jahrhunderte nicht allzu grossen Veränderungen ausgesetzt, was nicht besagen will, dass die wenigen Umwandlungen nicht von ganz eminenter Bedeutung gewesen wären.

Seit dem Altertum und bis in die Neuzeit hinein waren die Reisenden – wie wir bereits sahen – vorwiegend *Pilger, Kaufleute, Kriegsvolk* und *fahrende Scholaren.* Je nach Epoche dominierte der eine Stand mehr oder weniger über die andern, abenteuerlustige *Vergnügungsreisende* gab es wohl schon sehr früh, aber sie waren in einer verschwindenden Minderheit.

Das Aufblühen der Bade- und später der übrigen Kurorte liess dann erst die Gestalt des *„Badereisenden"* auftreten. Meist führten diese Erholungsreisen, der auszustehenden Strapazen wegen, jedoch nur über kleine Distanzen.

[17] Heinemann, Moderne Kulturgeschichte des schweizerischen Fremdenverkehrs.

Das Zeitalter der Aufklärung sah zum erstenmal *die Fremden,* d. h. die ausländischen Gäste, in größerer Anzahl unser Land durchstreifen, so, wie wir sie bereits geschildert haben, als Entdecker und Erforscher.

Der Ruhm des Landes aber, welchen diese Pioniere in aller Welt ausstreuten, trug rasch zu einer Steigerung der Gästezahl bei. Trotz verbesserter Unterkunftsmöglichkeiten, trotz qualitativer Erhöhung des Standards im Beherbergungswesen, blieb das Reisepublikum noch eine Zeit dasselbe, denn das Reisen an und für sich war ja weder bequemer noch billiger geworden. Dies änderte sich erst mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens, welche das Reisen auch weniger abenteuerlustigen Menschen ermöglichte.

Der revolutionäre *Aufschwung des Tourismus* ist im Grunde genommen nichts anderes als ein plötzliches und umfangreiches *Überhandnehmen des Anteils der Vergnügungsreisenden* am Fremdenverkehr, welche lange Zeit die kaum beachtete Minderheit gebildet hatten.

Seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert bis zum ersten Weltkrieg trat, vor allem in den damals modernen Kurorten, immer mehr *der „klassische" Gast* in den Vordergrund; d. h., jener Gast, welcher mit Familie, häufig noch mit Gesinde, für längere Zeit ein Hotel aufsuchte und sich ohne materielle Sorgen und zeitliche Gebundenheit längere Aufenthalte erlauben konnte. Diese Gäste, vor allem Engländer, Russen und Deutsche, entstammten vor allem der grossgrundbesitzenden Klasse. Auch brachte der Besuch ausländischer Monarchen immer zahlreiche Aufenthalte von Adeligen mit sich. Ein Schriftsteller schilderte sie einmal als Menschen, deren einziger Lebenszweck darin bestanden habe, Besuche zu empfangen und zu erwidern. Die Romane eines Tolstoi oder Dostojewski geben uns ja einen klaren Einblick in das gesellschaftliche Leben jener Zeit, welches auch in den Kurorten eifrig gepflegt wurde.

Wenn es auch ohne Zweifel Hotels oder ganze Kurorte gab, welche fast ausschliesslich von dieser Kundschaft lebten, so wäre es doch übertrieben, diesen Gästetypus als *den* charakteristischen Feriengast für das ausgehende 19. Jahrhundert zu betrachten. Es lässt sich nun allerdings nicht mehr feststellen, welchen Anteil am Gästetotal dieser klassische Gast hatte, aber zweifelsohne wird dieser Anteil heute stark überschätzt[18]. Neben den Luxushotels existierten zahlreiche kleinere und bescheidenere Betriebe, welche vielerlei Gäste aus allen Schichten des Mittelstandes beherbergten.

Durch die Industrialisierung waren ja viele Bauern in die Städte übergesiedelt. Die Umstellung vom ländlichen zum städtischen Leben vollzog sich nicht ganz leicht. Diese „Neustädter", gewohnt an das Leben in der freien Natur, hatten natürlich schon bald nach ihrer Übersiedlung ein starkes Bedürfnis nach Erholung auf dem Lande. Dieses *Erholungsbedürfnis* ist nun aber erste Voraussetzung für den Fremdenverkehr. Es forderte, obwohl damals noch kein gesetzlicher Ferienanspruch bestand, Möglichkeiten zu seiner Befriedigung und trug damit wesentlich zum Aufblühen unserer Hotellerie

[18] Vgl. weiter unten S. 40 und 77 ff.

bei. Die materielle Abhängigkeit und die Gebundenheit an den Arbeitsort erlaubten diesen Gästen natürlich keine allzu langen Aufenthalte, was, wie wir später sehen werden, durch die Statistik bestätigt wird.

Trotz der hervorragenden Rolle, welche die Ausländer im schweizerischen Fremdenverkehr des 18. und 19. Jahrhunderts spielten, muß doch auch schon zu dieser Zeit dem *Binnentourismus* Rechnung getragen werden. Der Anteil der einheimischen Gäste war vor dem 1. Weltkrieg allerdings sehr gering. Gölden gibt für die Vorkriegszeit folgende Zahlen an:[19]

1894 18,9%
1910 19,0%

Bemerkenswert erscheint uns aber die Beobachtung, die wir bei der Untersuchung alter Fremdenblätter[20] machen konnten, dass der Schweizergast in grossen Hotels oder mondänen Kurorten nur spärlich vertreten war, während kleinere Pensionen oder Hotels und international weniger bekannte Kurorte oder Gebiete offenbar vorwiegend auf einheimische Kundschaft angewiesen waren, wie z. B. Hotel Grimmialp, Diemtigtal, ferner die Orte Parpan, Lenzerheide, Maran, Langwies, Fideris u. a. m. In den grösseren Kurorten wurden einzelne Hotels fast ausschliesslich von Fremden, andere fast ausschliesslich von Einheimischen frequentiert.

Es ist schwierig, über die gesellschaftliche *Struktur der Schweizergäste* Aussagen zu machen, denn in den zitierten Fremdenblättern finden sich nur selten Berufsangaben. Die wenigen Anhaltspunkte, die uns diese Blätter geben, lassen immerhin erkennen, daß die bürgerlichen Schichten, der Mittelstand (Handwerker, Kaufleute usw.), schon in recht ansehnlichem Masse vertreten war.

B. Der Reiseverkehr in der Zwischenkriegszeit

Als im August 1914 der erste Weltkrieg ausbrach, versiegte der Strom der Fremden mit einem Schlag. Plötzlich und mit ungeheuerer Vehemenz, brach nun eine schwere *Krise* über die Hotellerie herein, deren Anzeichen sich allerdings bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts bemerkbar machten. Als Folge der häufigen Spekulationen erlitt die Hotellerie schon lange vor dem 1. Weltkrieg *Konjunkturrückschläge,* welche Gurtner folgendermassen erklärt[21]: Es wurden viele, oft von Anfang an nicht lebensfähige Unternehmungen gegründet, nicht mehr zum Zwecke der berufsmäßigen Beherbergung, sondern zum Verkauf. Diese Spekulationsunternehmungen vergrößerten das Bettenangebot und versuchten nicht selten, durch Preisunterbietungen den grösseren Hotels gegenüber aufzukommen. Die bestehenden Unternehmun-

[19] Gölden H., Strukturwandlungen im schweizerischen Fremdenverkehr, S. 116.
[20] Fremdenblatt von Thun und Umgebung, Fremdenblatt vom Haslital, Fremdenblatt des Kantons Graubünden.
[21] Gurtner H., a. a. O., S. 99 ff.

gen sahen sich oft zu Erneuerungsbauten und Modernisierungen gezwungen. Die allgemeine Folge war eine starke Zunahme der Verschuldung und häufige Konkurse.

Durch den Kriegsausbruch wurde natürlich diese Krise erheblich verschärft. Ein Hotelpalast nach dem anderen musste geschlossen werden und schlief in Erwartung der Wiederkehr goldener Zeiten seinen Dornröschenschlaf. Die Nachfrage der Schweizergäste reichte natürlich bei weitem nicht an das Angebot freier Hotelbetten heran. Viele Hotels verwandelten sich vorübergehend in Kasernen oder füllten sich mit ausländischen Kriegsinternierten.

Dieser Zustand dauerte vier lange, schwere Jahre, aber als er endlich überwunden war, sah man sich bitter enttäuscht. Die „gute alte Zeit", das goldene Zeitalter der Hotelliere, war für immer verloren. Der Waffenstillstand von 1918 schuf noch lange keine stabile Situation. Die Unbeständigkeit der politischen Lage dauerte weiterhin an. Rationierungen von Lebensmitteln, Heizmaterial usw., Grenzkontrollen und andere Erscheinungen der Kriegszeit wurden erst nach und nach aufgehoben. Dazu gesellten sich Währungskrisen und Kapitalverluste vermögender Familien.

Zudem wurde gerade in diesen kritischen Jahren die schweizerische Hotellerie in vermehrtem Masse durch *ausländische Konkurrenz* bedroht. Die die Schweiz umgebenden Staaten machten ebenfalls sehr intensive touristische Propaganda, welche vor allem für Länder mit günstigen Devisenkursen nicht ohne Erfolg blieb.

Trotz allem hat die schweizerische Hotellerie die Kriegsjahre grösstenteils überstehen können, wenn auch nur mit Hilfe *interventionistischer Massnahmen des Staates*[22]. Die liberale Epoche des Fremdenverkehrs fand mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges ihren Abschluss. Dank der Interventionen war die Erhaltung unserer Fremdenindustrie in ihrer traditionellen Form möglich.

Der Umstand, dass auch nach Beendigung des Krieges die Krise in der Fremdenindustrie andauerte, machte die Beibehaltung der staatlichen Hilfsmassnahmen notwendig. Mit ihrer Hilfe konnte die Hotellerie über Wasser gehalten werden, bis ein neuer Weltkrieg das Wirtschaftsgefüge erneut ins Wanken brachte.

1. Das Reisen

Die hauptsächlichen Wandlungen in der Art des Reisens sind nicht zuletzt auf den ersten Weltkrieg zurückzuführen. Es betrifft dies in erster Linie den Ausbau und die Elektrifikation der schweizerischen Bahnen und die Vervollkommnung des Automobils, sowie den Ausbau der zivilen Luftfahrt.

---

[22] Vgl. Krapf K., „Die Intervention des Bundes im schweizerischen Fremdenverkehr", in Festgabe für Fr. Dörfel, Wien 1949.

a) Die Wandlungen im Bahnverkehr

Die hauptsächlichste Strukturwandlung im Bahnverkehr, welche durch den ersten Weltkrieg stark gefördert wurde, ist die *Elektrifikation des Verkehrsnetzes.* Nach Versuchen auf der Strecke Spiez – Frutigen im Jahre 1911 wurde 1913 die Lötschberglinie mit elektrischem Betrieb eröffnet. Seit 1912 bauten die SBB eigene Kraftwerke für die Stromversorgung. Zwar konnten die Traktionsänderungen infolge Rohstoffmangels noch nicht während des Krieges selbst in Angriff genommen werden, aber die durch den Kohlenmangel notwendig gewordenen Fahrplanbeschränkungen liessen deutlich erkennen, wie nötig es war, sich durch die Elektrifikation von der ausländischen Kohlenversorgung unabhängig zu machen. Diese Umstellung der Traktion wurde zur Hauptsache während der Krisenzeit nach dem ersten Weltkrieg zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit vorgenommen. Die Länge der elektrischen Strecken betrug im Vergleich zum Total der Bahnstrecken:

1930	58 %	1943	81 %
1939	74 %	1953	96,3%

Der elektrische Betrieb ermöglichte eine Verkürzung der Reisezeit und brachte die Möglichkeit einer viel saubereren Betriebsführung, welche den Schweizerbahnen auch im Ausland einen besonders guten Ruf verschaffte.

Nach dem Kriege wurden auch die *internationalen Verbindungen* mit direkten Wagendurchläufen wieder hergestellt, was für den Fremdenverkehr besonders bedeutungsvoll war.

b) Das Automobil

Wohl kaum ein zweites Verkehrsmittel hat in der Zwischenkriegszeit einen so triumphalen Siegeszug erlebt wie das Automobil. Wir zitieren hier Hürlimann:[23] „Diese Entwicklung ist erstaunlich, denn noch vor einem halben Jahrhundert war die Schweiz noch das automobilfeindlichste Land Europas, das von den ausländischen Fahrern gemieden wurde, denn es war nicht jedermanns Sache, auf der Reise mit Kuhmist beworfen mit der Feuerspritze erfrischt, oder gar verprügelt zu werden. Die Polizei duldete diese Zustände und suchte ihrerseits durch geradezu an Strassenraub grenzende Bussenpraxis ihr Schäfchen ins Trockene zu bringen. In vielen Kantonen herrschte Sonntagsfahrverbot und in Graubünden war der Motorfahrzeugverkehr bis 1928 vollständig verboten."

Zudem war der hohe Anschaffungspreis, die technische Unvollkommenheit der Motorfahrzeuge und der Zustand der Strassen nicht zu einer allgemeinen Förderung des Automobilismus angetan.

Da die Motorfahrzeuge im Krieg zu grosser Bedeutung gelangten, versuchten sich die kriegführenden Länder gegenseitig in technischen Verbesserungen zu übertreffen, welche dann nach 1918 von den großen Automobil-

[23] Hürlimann W., „Vom schweizerischen Strassenverkehr", in Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz 1954, Nr. 16.

fabriken im Konkurrenzkampf weiterhin eifrig gefördert wurden. Diese technische Vervollkommnung, die durch rationellere Fabrikationsweise erreichte Verbilligung und die Beseitigung der hemmenden gesetzlichen Schranken,[24] boten die Grundlagen zu einem *raschen Aufschwung* sowohl des *privaten Automobilismus*, wie auch der *staatlichen Autobusbetriebe*, welche vielerorts die Pferdeposten verdrängten.

Tabelle 1: Zahl der Personenautos und Motorräder der Schweiz[25]

Jahr	Automobile	Motorräder
1910	2276	4647
1920	8902	8179
1925	28697	18967
1930	60735	46421
1931	63945	46875
1933	66394	31235
1934	69744	34514
1935	70765	32511
1936	69098	28639
1937	71537	27472
1938	74923	26800

Ausser 1936 lässt sich bis zum zweiten Weltkrieg jährlich eine *Zunahme der Automobile* feststellen.

Die *Privatcar-Unternehmungen* dienten vor dem zweiten Weltkrieg vor allem dem Ausflugsverkehr und den Gesellschaftsfahrten. Ihre große Bedeutung erreichten sie dann erst nach dem Kriege.

Die *Autoposten*, welchen in erster Linie der Zubringerdienst zu den Bahnen und die Erschliessung abgelegener Gegenden, für welche sich ein Anschluss an das Bahnnetz nicht lohnt, obliegt, entwickelten sich wie folgt:[26]

Tabelle 2: Linienlänge des Autoreisepostverkehrs in km

Jahr	km	Jahr	km
1925	1923	1932	4358
1926	2370	1933	4652
1927	2902	1934	4757
1928	3513	1935	4903
1929	3960	1936	5067
1930	4017	1937	5312
1931	4179	1938	5603
		1939	5656

[24] Das MFG trat 1933 in Kraft. Bis dahin blieb es den Kantonen freigestellt, den Automobilverkehr zu beschränken oder zu untersagen.

[25] Hunziker/Krapf, Allgemeine Fremdenverkehrslehre, S. 92.

[26] Hunziker/Krapf, a. a. O., S. 75.

Wie sich dieser stetige Aufstieg des Autotourismus auf den Fremdenverkehr auswirkte, wird in Kapitel IV eingehend dargetan.

c) Das Flugzeug

Auch das Flugzeug verdankt seine technischen Verbesserungen dem ersten Weltkrieg. Welch unermesslicher Unterschied besteht doch zwischen den zerbrechlichen Bambusrohrgestellen der Vorkriegszeit und den Kriegsmaschinen der letzten Kriegsjahre. Für den Verkehr waren diese Militärflugzeuge allerdings selten geeignet. Auch die ersten Verkehrs- und Postmaschinen waren noch keineswegs dazu angetan, dem Luftverkehr allgemeine Anerkennung und Vertrauen zu verschaffen. Erst die Möglichkeit des *Blindfliegens* brachte vermehrte Zuverlässigkeit und Sicherheit und schuf damit die Voraussetzung für einen regelmässigen Luftverkehrsdienst.

Die erste internationale Fluglinie der Schweiz wurde 1922 zwischen Genf und Nürnberg in Betrieb genommen. 1931 erfolgte durch Fussion der Ad Astra und Balair die Gründung der *Swissair*. Die große Bedeutung des Luftverkehrs liegt in erster Linie in der *raschen Überwindung großer Distanzen*. Dieser Tatsache wurde vielleicht vor dem ersten Weltkrieg noch zu wenig Rechnung getragen, weshalb denn auch die Entwicklungsbestrebungen vielfach in anderen Richtungen gingen. Für den Tourismus haben auch die *Rund- und Alpenflüge* als willkommene Attraktion Bedeutung erlangt.

2. Der Aufenthalt

Wir werden dieses Kapitel später, nachdem wir die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer anhand statistischer Zahlen betrachtet haben, eingehend behandeln.

Charakteristisch für die Zwischenkriegszeit ist die oben erwähnte *Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer*, welche besonders im Vergleich zur Vorkriegszeit stark zum Ausdruck kommt; aber auch zwischen den beiden Weltkriegen war die Aufenthaltsdauer ständigen Schwankungen unterworfen. Die mannigfaltigen Gründe dieses Phänomens versuchen wir in Kapitel IV abzuklären.

3. Das Reisepublikum

Schon vor 1914 begann sich eine Entwicklung abzuzeichnen, welche eine *Umwandlung der Gesellschaft* erwarten liess. Die sozialen Umwälzungen, Revolutionen und wirtschaftlichen Wandlungen, dazu die technischen Neuerungen, welche das Reisen vereinfachten und verbilligten, waren die Hauptgründe, weshalb sich die Schweizer Hotellerie nach 1918 einem ganz anderen Gästetypus gegenübersah. Dazu gesellte sich eine völlig veränderte Lebensauffassung, auf welche wir ebenfalls in Kapitel IV zurückkommen werden.

Der Grand Seigneur, welcher mit Familie und Dienerschaft, versehen mit Türmen von Gepäck, das Grandhotel besuchte, war zur Ausnahme gewor-

den. Die Hauptmacht der Reisenden stellte nun die bürgerliche Schicht, der *Mittelstand* und eine *neue gesellschaftliche Oberschicht,* in welcher vor allem das Unternehmertum, Finanzleute, sowie freie Berufe vertreten waren.

Die vermehrte Anteilnahme der weniger zahlungsfähigen Gesellschaftsschichten am Reiseverkehr wirkte sich viel stärker auf die Verkehrsmittel als auf die Hotellerie aus, da diese Touristen häufig Privatunterkünfte aufsuchten, Ferienwohnungen mieteten, oder sich auf den Ausflugsverkehr beschränkten.

Monatelange Aufenthalte in einem Kurort waren diesen Leuten sowohl aus zeitlichen, wie aus finanziellen Gründen nicht möglich. Die Angst aber vor neuen Katastrophen, neuer Schliessung der Grenzen liess bei den Reisenden den Wunsch wach werden, möglichst viel zu sehen und zu erleben, was zu *häufigen Standortwechseln* führte.

C. Der Reiseverkehr seit dem zweiten Weltkrieg

Abermals liess 1939 ein blutiges Völkerringen den Strom der Fremden nach unserem Lande fast völlig versiegen. Eine starke propagandistische Förderung des *Binnentourismus,* vor allem die Popularisierung des Wintersportes, vermochte einen Teil des Gästeausfalls zu decken. Die durch die Kriegswirtschaft bedingte physische und geistige Überanstrengung, die durch das Kriegsgeschehen verursachte nervöse Spannung und seelische Überanspruchung, sowie die Mangelwirtschaft (Rationierung) steigerten das *Erholungsbedürfnis.* Die Befriedigung dieses Bedürfnisses wurde erleichtert durch einen Kaufkraftüberhang, welcher darauf zurückzuführen ist, dass die steigenden Einkommen infolge der kriegswirtschaftlichen Einschränkungen nur in bescheidenem Umfange zu einer vermehrten Beschaffung von Bedarfsgütern verwendet werden konnten. Dennoch blieb auch während dem zweiten Krieg die Nachfrage nach Hotelbetten weit hinter dem Angebot zurück. Die einheimischen Gäste und vor allem die dem Tourismus neu gewonnenen Schichten bevorzugten zudem die bescheideneren Häuser, was zur Schliessung vieler Palace- und Luxushotels führte. Zudem erwuchs der Hotellerie auch eine Konkurrenz, indem immer mehr *Privatwohnungen* an Feriengäste ausgemietet wurden.

Die Preise konnten des *behördlichen Preisstops* wegen nicht in genügendem Umfange der Teuerung angepasst werden, was den Unterhalt von Mobilien und Immobilien immer mehr erschwerte. Trotz vollständiger oder teilweiser Stillegung vieler Betriebe machte sich überdies ein starker *Mangel an qualifiziertem Personal* bemerkbar, weil viele Arbeitskräfte die Konjunktur ausnützten, um in die Industrie abzuwandern und weil das ausländische Personal grösstenteils ausblieb. Dadurch war die schweizerische Hotellerie stark der Gefahr einer Qualitätsverschlechterung ausgesetzt.

Mit Hilfe des Binnentourismus und interventionistischer Massnahmen des

Staates gelang es, die schweizerische Hotellerie auch während des zweiten Weltkrieges unserer Wirtschaft zu erhalten. Dies war umso schwieriger, als sie – im Gegensatz zum ersten Weltkrieg – diese schwere Zeit bereits durch eine langdauernde Krise geschwächt antrat.

1. Das Reisen

Die *Kriegszeit* stand, infolge der Benzinrationierung, stark im Zeichen des Bahnverkehrs und auch die ersten *Nachkriegsjahre* zeigten noch Erscheinungen, welche dem internationalen Reiseverkehr grosse Hemmnisse in den Weg legten. Die meisten Länder hielten noch eine zeitlang am *Visumzwang* fest. Zudem wurde der *Devisenverkehr* zwischen den meisten Staaten empfindlich eingeschränkt, was zur Folge hatte, dass ausländische Gäste in den Ferien ihre Ausgaben auf ein Minimum beschränkten, oder ihren Aufenthalt abkürzen mussten. Trotz diesen einschneidenden Massnahmen schwoll aber der Fremdenstrom sehr rasch wieder an, denjenigen der Vorkriegszeit weit übertreffend. Dieser Nachkriegsreiseverkehr muss vor allem auf die erhöhten Anstrengungen um die Wiederaufnahme geschäftlicher Beziehungen, auf die reichhaltige Versorgungslage der Schweiz und auf die gesteigerte Vergnügungs- und Genussucht (besonders in der Schicht der Neureichen) zurückgeführt werden. Dieser anschwellende Fremdenstrom ist aber auch der Ausdruck einer Reaktion gegen die kriegsbedingte Abschliessung.

a) Die Entwicklung der Luftfahrt

Die Art des Reisens hat seit dem Weltkrieg verschiedene Wandlungen erfahren. Vor allem bedingten die kriegsbedingten Fortschritte der Aviatik eine enorme *Entwicklung des Luftverkehrs.* Die Maschinen wuchsen zu Giganten heran, waren technisch vollkommener und vor allem viel schneller. Auch die Verkehrssicherheit nahm beträchtlich zu. Das Flugzeug ist zu dem Transportmittel über weite Strecken geworden.

Die folgende Zusammenstellung mag die Entwicklung des Luftverkehrs in unserem Lande während der Nachkriegszeit veranschaulichen:[27]

Tabelle 3: Einreisen in die Schweiz mit dem Flugzeug und beförderte Passagiere im internationalen Luftverkehr der Schweiz

Jahr	Eingereiste Passagiere	Beförderte Passagiere
1938	24500	66852
1946	64913	148589
1947	108973	264723
1948	122377	294128
1949	127714	365326
1950	128635	413240
1951	169751	555981

[27] Luzerner Bericht, S. 19.

b) Der Siegeszug des Motorfahrzeuges

Neben dem Flugzeug war es vor allem der *Autotourismus,* welcher einen rapiden Aufschwung nahm. Wir müssen heute drei verschiedene Arten des Autotourismus festhalten:

1. *Der private Automobil- und Motorradverkehr*
2. *Der Ausflugverkehr mit Autocars*
3. *Regelmässig befahrene Autobuslinien*

Der *private Automobilverkehr* hat seit dem Krieg einen wahrhaft sensationellen Aufschwung genommen. Im In- und Ausland ist der Bestand an Motorfahrzeugen ständig gewachsen. Der Erfolg des Automobils im Fremdenverkehr, sowie seine Auswirkung auf die touristische Nachfrage und vor allem auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer kommt im Kapitel IV E zur Sprache.

Der *Ausflugsverkehr mit Autocars:* Vor allem durch das private Cargewerbe organisiert, haben die *Ausflugsfahrten* seit Kriegsende in erheblichem Masse zugenommen. Mehrtägige *Gesellschaftsreisen,* selbst ins Ausland, erfreuten sich ihrer Vorteile wegen rasch wachsender Beliebtheit. Diese Vorteile sind teilweise mit denen des privaten Autotourismus identisch.

Es ist in erster Linie das reiseungewohnte Publikum, welches sich dieses Verkehrsmittels bedient, wie dies eindeutig aus dem Bericht der SZV hervorgeht[28].

Die *Vorteile der Carreisen* lassen sich in folgenden Punkten festhalten:

1. Minimale Reisevorbereitungen (Kein Fahrplanstudium usw.)
2. Kundige Führung durch Reiseleiter
3. Geringere Reisesorgen (Umsteigen, Anschlüsse usw.)
4. Erhöhter Reisegenuss (Durch reizvolle Gegenden kann langsam gefahren werden, Besuch von Sehenswürdigkeiten)
5. Leichte Erreichbarkeit abgelegener Orte
6. Keine unnötigen Zwischenaufenthalte
7. Fahrt bis zum Hotel
8. Gepäcktransport bis zum Hotel

Die *regelmässig befahrenen Autobuslinien* verdanken ihre Entstehung wohl zur Hauptsache der kriegsbedingten Zerstörung eines grossen Teiles des europäischen Eisenbahnnetzes. Nach dem Kriege waren die Strassen in der Regel schneller wieder befahrbar als die Eisenbahnlinien. Zudem erlaubte der starke Mangel an Rollmaterial nur die Führung einer beschränkten Zahl von Zügen, welche aus diesem Grunde auch immer überfüllt waren. So verkehrten z. B. zwischen Schweden und der Schweiz nur 2 bis 3 Züge pro Woche. Als *Ergänzung zu den Bahnen* eröffnete die schwedische „Linjebuss AB" kontinentale Verkehrslinien, von denen folgende die Schweiz berührten:

Schweden – Schweiz – Riviera
Schweden – Schweiz – Italien
Paris – Schweiz – Rom

[28] Meinungen der SZV-Agenturen über den Autocarverkehr, 1949.

Auch die italienischen Carlinien dienten der Ergänzung ausgefallener Bahnkurse.

In neuer Zeit aber treten die Carunternehmungen immer mehr als *Konkurrenz der Bahnen auf.* Wie etwa die seit kurzem stark aufkommenden *„Navette-Fahrten"*. Diese bedienen bestimmte Kurorte im Pendelverkehr in der Weise, dass ein Car eine Anzahl Touristen an einen bestimmten Kurort bringt, worauf er leer zurückfährt. Nach einer bestimmten Zeit, z. B. nach einer Woche, bringt er eine neue Gruppe Gäste in den Kurort und führt auf dem Rückweg die erste wieder nach dem Ausgangsort zurück usw.

Den Aufschwung des Autotourismus wollen wir noch mit folgender Tabelle dokumentieren:

Tabelle 4: Zahl der in die Schweiz eingereisten Motorfahrzeuge

Jahr	Personenwagen	Autocars	Motorräder
1913	10542	—	—
1925	36380	—	—
1930	163584	—	—
1935	212526	3171	15156
1938	388645	11388	15845
1946	81907	2903	5575
1950	607763	42664	39421
1951	769230	39572	58472

2. Der Aufenthalt

Wohl die sichtbarsten Änderungen im Fremdenverkehr finden wir in Form und Gestaltung des Aufenthaltes. Vor allem ist die *Rückkehr zu den primitiveren Beherbergungsformen* für die Nachkriegszeit charakteristisch. Darunter verstehen wir vor allem die Unterkunft in Privatwohnungen und das Camping.

a) Der Aufenthalt in Privatwohnungen

Er hat nicht in allen schweizerischen Fremdenverkehrsgebieten gleiches Ausmass angenommen. In verschiedenen Orten erreichen aber die Ferienwohnungen eine recht stattliche Zahl. Eine gesamtschweizerische Zusammenstellung würde deshalb die Konkurrenzverhältnisse nicht ins richtige Licht rücken, weil nicht in allen Fremdenorten Hotellerie und „Ferienwohnungsgewerbe" im entsprechenden Verhältnis zu finden sind. Wir wollen deshalb im Folgenden Tabellen zur Darstellung bringen, welche zu Vergleichen geeignet sind, weil sie sich auf Gebiete beziehen, in welchen sowohl eine konkurrenzfähige Hotellerie besteht, als auch zahlreiche Privatwohnungen dem Fremden zur Verfügung stehen.

Tabelle 5: Hotelgäste und Privatwohnende in Graubünden[28]

Jahre	Logiernächte		Total	Anteil der Privatwohnenden in %
	Hotelgäste	Privatwohnende		
1937	2204419	376306	2580725	14,6
1947	2160704	528713	2689417	19,7
1948	1995713	477147	2472860	19,3
1949	1947161	503704	2460865	20,5
1950	1838525	450029	2288554	19,7
1951	1955733	457730	2413463	19,0

Die Beherbergung in Ferienhäusern und -wohnungen erfreut sich besonders bei den Schweizergästen wachsender Beliebtheit, während offenbar die Ausländer noch wenig von dieser Beherbergungsmöglichkeit Gebrauch machen. Die *Herkunft der privatwohnenden Gäste* Graubündens verteilt sich wie folgt:

Tabelle 6: Prozentuale Anteile der In- und Ausländer an den Logiernächten im Kanton Graubünden[29]

Jahr	Hotels und Pensionen		Privatwohnende	
	Schweizer	Ausländer	Schweizer	Ausländer
1937	41,5	58,5	64,9	35,1
1947	71,3	28,7	83,7	16,3
1948	69,9	30,1	77,7	22,3
1949	67,0	33,0	78,8	21,2
1950	67,1	32,9	80,8	19,2
1951	60,6	39,4	80,4	19,6

Die *Vermehrung vermietbarer Privatwohnungen* ist z. T. ebenfalls als eine Folge des Krieges zu bewerten. Viele Schweizer liessen sich als Zufluchtsort bei einem allfälligen Kriegsausbruch kleinere Häuser in abgelegenen Gebieten bauen, für welche sie dann nach 1945 keine Verwendung mehr hatten, weshalb sie sie an Feriengäste vermieteten oder verkauften.

Diese Art der Beherbergung hat neben gewissen Nachteilen (Konkurrenzierung der Hotellerie), den Vorteil, bestimmte Gebiete dem Fremdenverkehr erschlossen zu haben, wie z. B. Verbier oder Barboleusaz sur Gryon.

Aus verständlichen Gründen ist die Zahl der Privatwohnenden in der *Sommersaison* grösser als in der Wintersaison. Diese Tatsache ist wohl in

[28] Die Schweizer. Hotellerie; Luzerner Bericht 1952, S. 19.
[29] Luzerner Bericht, S. 19.

erster Linie darauf zurückzuführen, dass im Sommer ein gewisser Komfort eher entbehrt werden kann (Heizung, warmes Bad, warmes Essen usw.). Zudem ist das Angebot im Winter kleiner, da viele Bergbewohner nur in dieser Jahreszeit in den Dörfern wohnen, während sie im Sommer ihre Wohnungen vermieten. Eine grosse Zahl der Ferienhäuser ist überdies nicht für den Aufenthalt im Winter eingerichtet.

Tabelle 7: Hotel- und Privatgäste in einigen Ferienorten des Berner Oberlandes[31]

Ferienorte	Hotelgäste		Privatgäste	
	1937	1954	1937	1954
Adelboden	912	1309	1735	3753
Beatenberg	715	775	745	837
Grindelwald	1728	2187	1407	2940
Gstaad mit Saanenmöser	567	860	765	1668
Interlaken mit Matten/Unterseen	3848	4968	455	1217

b) Das Camping

Das Camping ist in erster Linie ein *Phänomen des nachkriegszeitlichen Autotourismus.* Man hat oft behauptet, das Camping entziehe der Hotellerie keine Gäste, da vor allem weniger zahlungsfähige Kreise, welche sich einen Aufenthalt im Hotel nicht leisten können, sich dieser Art der Unterkunft bedienen. Ohne dies mit statistischen Zahlen belegen zu können, glauben wir doch behaupten zu dürfen, dass dies nicht der Fall ist. Wohl gibt es Touristen, vor allem die Jugend, welche aus finanziellen Erwägungen das Camping dem Hotelaufenthalt vorziehen, bei der überwiegenden Mehrzahl aber dürfte dies nicht zutreffen. Wenn man bedenkt, dass es *vorzugsweise Automobilisten sind,* welche am Camping teilhaben und wenn man die kostspieligen Zelt- oder Wohnwageneinrichtungen sieht, welcher sich viele Campeure bedienen, so erkennt man, dass diese Art des Reisens oft keineswegs billiger ist, sondern oft eher teurer zu stehen kommt als ein Aufenthalt im Hotel. Das Camping muss vielmehr als *Sport* betrachtet werden. In ihm kommt in neuer Form der naturorientierte Tourismus zum Ausdruck.

Die *Hauptgründe* für das rasche *Aufkommen des Autocampings* sind wohl die freie *Wählbarkeit der Reiseroute* und des *Aufenthaltsortes,* ohne Rücksicht auf Hotels usw., die Möglichkeit, an idyllischen Plätzen, an Seen usw. in der *freien Natur* zu leben und die *Losgelöstheit von allem gesellschaftlichen Zwang.*

[31] Der Fremdenverkehr in der Schweiz, Beilage zu „Die Volkswirtschaft", Oktober 1954, S. 14.

Tabelle 8: Die Frequenzen auf den TCS-Zeltplätzen[32]

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen
1952	35201	ca 80000
1953	81224	153115

Der starke Aufschwung des Camping machte die Schaffung eigentlicher *Zeltplätze* mit sanitären Anlagen notwendig. In der Schweiz zählt man gegenwärtig an die hundert solcher offizieller Zeltplätze.

Das Problem der Wandlung der touristischen Nachfrage muss in Kapitel IV noch einmal eingehend erörtert werden.

3. Das Reisepublikum

Die *Kriegszeit* äusserte sich im Fremdenverkehr wiederum in einem starken Ausfall der fremden Gäste. In vielen Kurorten näherte sich der *Anteil der einheimischen Gäste* an die 100%.

Trotz dem starken Frequenzrückgang der *ausländischen Gäste* stieg die *Aufenthaltsdauer* der Ausländer auf das 2–3fache der Vorkriegszeit. Dies infolge der vielen langen Aufenthalte politischer Flüchtlinge und Emigranten.

Unmittelbar *nach dem Kriege* wurde der Ausländerverkehr vor allem durch die sog. *„Swiss-Tours"* der amerikanischen Besatzungstruppen in Deutschland animiert. In Gruppen reisten diese Urlauber in unser Land, wobei in ein und derselben Tour viele bekannte Kurorte besucht wurden. Die G. J's stimulierten den Ausländerverkehr stark, erzielten aber überall nur kurze Aufenthalte.

Noch mehr als in der Zeit zwischen den beiden Kriegen tritt seit 1939 die *Beteiligung weniger zahlungsfähiger Schichten* am Tourismus in den Vordergrund, was nicht zuletzt auf verbesserte soziale Bedingungen, anhaltende Vollbeschäftigung und auf eine organisierte Spartätigkeit, wie wir sie in Form der Schweizerischen Reisekasse kennen, zurückzuführen ist. (Sozialtourismus).

Vor allem aber schuf die *zeitbedingte Wandlung des Menschen*, wie sie in Kapitel IV Abschnitt A ausführlich behandelt wird, neue Voraussetzungen, welche sich auch auf dem Gebiete des Tourismus in spürbarer Weise auswirken.

[32] Kauer E., „Camping – ein Phänomen des nachkriegszeitlichen Autotourismus." In TOURING Nr. 33, 1953.

II. Die Aufenthaltsdauer als Kriterium des Fremdenverkehrs

Es ist schon sehr viel darüber gestritten worden, welche Ortsveränderungen dem Fremdenverkehr subsumiert werden dürfen und welche nicht. Die verschiedenen Auffassungen in diesem Punkt haben es mit sich gebracht, dass fast jeder Verfasser eines Werkes über den Fremdenverkehr zu einer neuen Definition desselben gelangt.

Da im folgenden nur von einer bestimmten Art des Fremdenverkehrs zu sprechen sein wird, kann diese Kontroverse umgangen werden. Wir halten uns für diese Arbeit an die Definition von Hunziker und Krapf[1], wonach unter *„Fremdenverkehr der Inbegriff der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus dem Aufenthalt Ortsfremder ergeben"*, zu verstehen ist, *„sofern durch den Aufenthalt keine Niederlassung zur Ausübung einer dauernden oder zeitweiligen hauptsächlichen Erwerbstätigkeit begründet wird."*

Diese Umschreibung des Fremdenverkehrs schliesst naturgemäss verschiedene Formen in sich, die für uns zum grössten Teil nicht von Belang sind. Hunziker und Krapf teilen den Fremdenverkehr in folgende *Unterarten und -gattungen* ein:

A. Fremdenverkehr um der Selbsterhaltung der Person willen
   I. Emigration (Flucht vor Gefahr)
   II. Erholungsverkehr (Reisen zum Arzt, Bade- und Erholungsreise)
   III. Berufsverkehr (Vorstellungsreisen, Kongress- und Standesreisen, Geschäftsreisen, Amtsreisen)

B. Fremdenverkehr aus Reisen um der Arterhaltung willen:
   I. Brautschau und Brautfahrten
   II. Verwandtenbesuche

C. Fremdenverkehr aus Reisen um der Selbstentfaltung willen:
   I. Vergnügungsverkehr
   II. Studienverkehr und Erziehungsverkehr
   III. Verkehr aus religiösen Gründen.

Da die ständige Verkürzung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer im schweizerischen Fremdenverkehr das Kernproblem der vorliegenden Arbeit

[1] Hunziker/Krapf, Allgemeine Fremdenverkehrslehre, S. 21.

bildet, kommen für unsere Untersuchungen verschiedene der aufgezählten Fremdenverkehrsformen nicht in Betracht. Wir können die vorstehenden Gattungen in Anwendung von Göldens[2] Unterteilung in zwei grosse Gruppen einteilen, nämlich in den *gebundenen und den ungebundenen Fremdenverkehr.*

In die Kategorie des *gebundenen Fremdenverkehrs* fallen alle unter A und B aufgezählten Formen, sowie der Verkehr aus religiösen Gründen.

Der *ungebundene Fremdenverkehr* umfasst den Vergnügungs- und Modeverkehr, sowie den Studienverkehr.

Für unsere Untersuchung kommen selbstverständlich nur Formen in Betracht, in welchen sich im Laufe der Zeit eine merkbare Veränderung der Aufenthaltsdauer gezeigt hat. Dies ist aber nur bei gewissen Formen des ungebundenen Verkehrs in grösserem Masse der Fall, denn der gebundene Verkehr bedingt ja meistens Aufenthalte von einer bestimmten Dauer, d. h. die Aufenthaltsdauer ist beim gebundenen Fremdenverkehr lediglich vom Zweck und Erfolg der Reise abhängig, und hat sich im Laufe der Zeit in den meisten Fällen nicht stark verändert. Wenn z. B. ein Emigrant aus einem Land in ein anderes flieht, wird er sich dort so lange aufhalten, wie dies zu seiner Sicherheit notwendig ist. Ebenso wird ein Badereisender genau wie vor 20 oder 50 Jahren bis zum Abschluss seiner Kur am Badeort verweilen.

Selbstverständlich gibt es auch im gebundenen Fremdenverkehr Strukturwandlungen, welche eine mehr oder minder ausgeprägte Verkürzung der Aufenthaltsdauer nach sich ziehen (z. B. im Erholungsverkehr, wo vielleicht eine neuartige Theraphie zur Abkürzung des Kuraufenthaltes beiträgt). Solche Erscheinungen sind aber verhältnismässig selten und fallen umso weniger ins Gewicht, als es sich durchweg um exogene Einflüsse handelt, das bedeutet, das selbst nach genauestem Studium der Verhältnisse nichts unternommen werden könnte, um die Aufenthaltsdauer zu verlängern, was ja übrigens auch nicht sehr sinnvoll wäre.

Es bleibt uns also nur noch der *ungebundene Fremdenverkehr* zur näheren Untersuchung. Aber auch er umfasst nicht nur Formen, welche die oben gestellte Bedingung erfüllen, denn auch der Studienverkehr ist, soweit er dem Besuche von Schulen und Kursen dient, an eine feste Aufenthaltsdauer gebunden. Unsere genannte Forderung erfüllen lediglich der *Mode- und Vergnügungsverkehr,* welch letzterem auch der Erholungsverkehr im weiteren Sinne angehört, sowie der Studienverkehr, insofern er nicht dem Besuche von Bildungsanstalten irgendwelcher Art dient. Diese Art des Bildungsverkehrs, d. h. der Besuch von kulturellen Stätten zum Zwecke der persönlichen Bildung, kann ebenfalls dem Vergnügungsverkehr im weitesten Sinne untergeordnet werden. Wenn wir also in Zukunft von *Ferien- oder Vergnügungsverkehr* sprechen, so verstehen wir darunter einen weit gefassten Begriff, welcher den Vergnügungsverkehr im engeren Sinne, d. h.

[2] Gölden H., Strukturwandlungen des schweizerischen Fremdenverkehrs.

die „Lustreisen", den Erholungsverkehr im weiteren Sinne, d. h. jenen Verkehr, der zur Erholung der durch die Berufstätigkeit aufgebrauchten Kräfte dient, (mit Ausnahme von ärztlichen Kuren) und den Studien- oder kulturellen Fremdenverkehr im weitesten Sinne umfasst.

Der so abgegrenzte Fremdenverkehr ist im Laufe der Zeit immer starken konjunkturellen und strukturellen Wandlungen unterworfen gewesen, denen im Besonderen unsere Aufmerksamkeit gilt.

Leider lässt er sich in der Statistik nicht vom Fremdenverkehr im weitesten Sinne isolieren, sodass wir in allen statistischen Angaben den gebundenen Fremdenverkehr mit eingeschlossen haben.

Dies führt natürlich zu ständigen *Fehlerquellen,* die sich jedoch nicht allzu stark auswirken, da ja der gebundene Fremdenverkehr weniger grossen Schwankungen ausgesetzt ist als der ungebundene und deshalb einen mehr oder weniger konstanten Faktor der Statistiken bildet. Ausserdem konzentrieren sich unsere Untersuchungen ja vor allem auf Fremdenorte, wo der gebundene Verkehr ohnehin eine untergeordnete Rolle spielt. Nur in den Beispielen über den städtischen Fremdenverkehr tritt er spürbar in den Vordergrund. Auf diese Fehlerquelle soll an Ort und Stelle näher hingewiesen werden.

III. Der Ferienaufenthalt im Spiegel der Statistik

A. Die Verhältnisse vor 1918

Wenn man in der ohnehin schon spärlichen Literatur über die Geschichte des schweizerischen Fremdenverkehrs blättert, stösst man bei allen Arbeiten über die Zustände vor dem ersten Weltkrieg auf die bekannte Klage, dass *zuverlässiges Zahlenmaterial aus dieser Zeit nicht zu finden* sei. In dieses alte Klagelied muss leider auch hier eingestimmt werden, umsomehr, als zur Ermittlung der Aufenthaltsdauer sowohl Ankünfte, als auch Übernachtungen bekannt sein müssen. Der Versuch, durch *Ermittlung bei einzelnen Hoteliers* zu einem einigermassen deutlichen Bild zu kommen, musste aus den in der Einleitung erwähnten Gründen aufgegeben werden. Ausnahmsweise haben wir für die Zeit vor dem ersten Weltkrieg doch einige Zahlen von einzelnen Hotels in die Darstellung aufgenommen, weil hier der kurzen betrachteten Zeitspanne wegen, die schwerwiegendsten Fehlerquellen wegfallen. Diese Zahlen sollen auch *nicht als direkte Vergleichsbasis* mit denjenigen aus den Kurorten dienen, sondern es soll mehr der Verlauf der Schwankungen verglichen werden, wobei ja die Höhe der einzelnen Werte keine allzu grosse Rolle spielt.

Was aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg an Zahlenmaterial zusammengetragen werden konnte, darf wohl nicht als Statistik bezeichnet werden. Die paar Zahlen, welche in der folgenden Tabelle zusammengestellt sind, können aber doch zu einigen Bemerkungen Anlass geben.

Betrachten wir die wenigen vorliegenden Zahlen, so fällt zunächst einmal der grosse Unterschied zwischen den einzelnen ausgewerteten Orten auf. Der selbst unter dem schweizerischen Durchschnitt liegende Wert des *Hotels in Interlaken,* lässt sich dadurch erklären, dass dieses von zahlreichen Passanten aufgesucht wurde, welche schon am folgenden Tag weiterreisten, wie sich dies aus dem Gästebuch feststellen liess.

Die gefundenen Werte scheinen im allgemeinen nicht besonders hoch; es ergibt sich hier ein krasser Unterschied zu der Auffassung Göldens. *Gölden* stellt nämlich in seinen Strukturwandlungen[1] fest, dass die Engländer, welche damals das Hauptkontingent der Schweizergäste ausmachten, gegen

[1] Gölden H., Strukturwandlungen des schweiz. Fremdenverkehrs, S. 109.

Tabelle 9: Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste in Tagen in:

Jahr	Schweiz[2]	Hotel in Interlaken	Weggis	Axenstein	St. Moritz (Winter)	Zinal-hotels
1893	—	—	7,0	—	—	—
1894	4,15	4,1	—	—	—	—
1895	—	—	—	—	—	—
1896	—	—	—	—	—	—
1897	—	—	—	—	—	—
1898	4,27	—	—	—	—	—
1899	—	—	—	—	20,0	—
1900	—	4,1	7,0	—	—	—
1901	—	—	—	—	—	—
1902	—	—	—	14,6	—	—
1903	—	—	—	14,3	—	—
1904	—	—	—	15,3	20,0	—
1905	5,2	3,9	—	15,7		—
1906	—	—	—	16,1	—	—
1907	—	—	—	—	—	—
1908	—	—	—	—	—	—
1909	—	—	—	—	15,0	—
1910	5,6	3,9	—	—		—
1911	5,5	—	10,6	16,1	—	—
1912	5,5	—	10,1	16,0	—	9,7
1913	—	—	—	16,1	—	10,9
1914	—	7,4	—	16,7	23,0	12,4
1915	—	—	—	—		9,5
1916	—	—	—	—	—	8,7
1917	—	—	ca 10,8[3]	—	—	8,1
1918	—	—	—	—	—	12,3
1919	—	—	10,3	—	19,6	9,3
1920	5,5	4,7	8,3	11,6		10,6

die Siebzigerjahre oft vom Frühling bis zum Herbst in der Schweiz weilten. Daraus schliesst er, dass damals die *Aufenthaltsdauer* durchschnittlich gegen 45 Tage betragen haben müsse. Anfangs der Neunzigerjahre schätzt er die durchschnittliche Aufenthaltsdauer noch auf ca. 30 Tage.

Diese Behauptung Göldens mag wohl einen wahren Kern enthalten, indem es vor dem ersten Weltkrieg tatsächlich eine Klasse von Reisenden gab, worunter vorwiegend Engländer, aber auch der russische Adel und andere,

[2] Für 1894 und 1898 nach Erhebungen des Schweiz. Hoteliervereins, übrige Zahlen nach Gölden, Strukturwandlungen des schweiz. Fremdenverkehrs. Zürich 1939.

[3] Die Ermittlung beruht in diesem Jahr auf geschätzten Zahlen. Zu bemerken ist, dass viele Hotels durch internierte Offiziere belegt waren und dass die Gäste, der schlechten Fahrgelegenheiten wegen, weniger häufig den Ort ihres Aufenthaltes wechselten.

Grafik 1 Die Entwicklung der Aufenthaltsdauer (absolut)
ganze Schweiz
St. Moritz Winter (um 10 vermindert)
Weggis
Hotel in Interlaken
Zinalhotels
Axenstein
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920

welche oft eine ganze Saison am selben Ort, ja sogar im selben Hotel verweilten. Diese Art Gäste war aber, wie dies bereits früher erwähnt worden ist[4] und wie wir noch beweisen werden, nicht in der Mehrzahl; auch profitierte nicht die ganze Hotellerie davon, hielten sie sich doch vorwiegend in einigen exklusiven Luxushotels auf.

Neben dieser besonderen Gästeklasse herrschte aber schon damals der „Tourist schlechthin" vor, welcher nicht einen ganzen Schweizeraufenthalt an ein und demselben Ort zubrachte, sondern ähnlich wie der heutige Gast mehrere berühmte Orte besuchte; wenn auch vielleicht die *Ortswechsel* tatsächlich nicht so häufig waren wie heute. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer, auf alle Feriengäste bezogen, dürfte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eher unter derjenigen von 1914 liegen, schreibt doch schon *Franscini*[5]: „Manche nehmen unbedenklich die Zahl der Fremden, welche im Laufe eines Jahres die Schweiz bereisen von 30000 bis 40000 an, von denen viele nicht einmal 14 Tage darin verweilen, viele andere sogar doppelt so lange. Derer, die länger als 5 bis 6 Wochen darin zubringen, sind wenige."

Es ist u. E. eher dem zeitgenössischen Statistiker, wenn auch nicht vorbehaltlos, Glauben zu schenken, denn heute verfällt man viel eher der Gefahr, die *Verhältnisse vor 1900 zu idealisieren.* Vor allem die mündliche Überlieferung älterer Leute aus Fremdenorten neigen sehr stark dazu, die Tatsachen zu entstellen, nicht etwa aus Lust am Übertreiben, sondern aus dem einfachen Grund, weil ihnen die „grossen Herrschaften", welche monatelang im Kurort ihren gesellschaftlichen Prunk entfalteten, in deutlicherer Erinnerung sind als die „gewöhnlichen" Gäste, welche für kurze Zeit in einem bescheideneren Hotel Aufenthalt nahmen.

Die meisten Gäste mochten also ca. 2 bis 3 Wochen in unserem Lande geweilt haben. Bedenken wir noch, dass in dieser Zeit mancher Gast ein- oder mehrmals den Aufenthaltsort gewechselt haben mag, so dürfte die *Aufenthaltsdauer* nicht allzu hoch eingeschätzt werden. Wir vermuten eher, dass sie seit der Jahrhundertmitte ungefähr *derjenigen der Neunzigerjahre ähnlich* gewesen sein mochte; oder eventuell noch tiefer lag, denn das mühselige Reisen jener Zeit machte noch mehrtägige Fahrten zur Erreichung eines bestimmten Zieles notwendig, was wiederum Zwischenhalte bedingte, welche wahrscheinlich meist von kurzer Dauer waren. Im übrigen wird auch schon damals die Aufenthaltsdauer *in den einzelnen Fremdenorten von sehr verschiedener Länge* gewesen sein. Das *gesamtschweizerische Mittel* dürfte in den *Siebzigerjahren zwischen 3 und 4 Tagen* betragen haben, während uns der Wert von 1894 mit 4,2 Tagen aus der Statistik bekannt ist.

Auf der vorstehenden Tabelle stellen wir fest, dass *seit den Neunzigerjahren allgemein eine leichte Zunahme der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer* zu bemerken ist. Dies mag in erster Linie von der wachsenden Beliebt-

---

[4] Vgl. S. 21.

[5] Franscini St., Statistik der Schweiz, Aarau 1829, I. Band, S. 247.

heit der Schweiz in vornehmen Kreisen des Auslandes herrühren; eben jenen Kreisen, welche oft eine ganze Saison lang am selben Ort zu verweilen pflegten. Diese wachsende Beliebtheit kann auf verschiedene *Ursachen* zurückgeführt werden. Einmal waren die Kurorte in der Schweiz, je besser das Bahnnetz ausgebaut war, umso leichter zu erreichen. Ferner spielte gerade in jenen Kreisen das Moment der Mode und der Nachahmung eine grosse Rolle.

Auffallend ist die starke Zunahme der Aufenthaltsdauer im Jahre 1914. Die scheinbar starke Schrumpfung in St. Moritz zwischen den Wintern 1904/1905 und 1909/10 ist hauptsächlich auf die Mangelhaftigkeit der Statistik zurückzuführen, welche die Zahlen für St. Moritz nur alle fünf Jahre ermittelte. Da aber die Saison 1909/10 eine aussergewöhnlich kurze Aufenthaltsdauer erreichte, führt dies zu einem völlig entstellten Bild. (Vgl. Grafik Nr. 1)

B. Der Ferienaufenthalt seit 1918

Dieser Titel stellt eigentlich eine Aufgabe, die exakt zu lösen ein Ding der Unmöglichkeit ist, denn unsere Statistik behandelt ja den Vergnügungsverkehr nicht als gesonderte Gattung sondern in den Zahlen ist immer auch der gebundene Reiseverkehr enthalten. Das Zahlenmaterial ist also in allen Fällen in mehr oder minder starkem Masse von einer gewissen Fehlerhaftigkeit. Wir können vielleicht da und dort einmal darauf hinweisen, dass eine Veränderung der Aufenthaltsdauer auf eine Verschiebung der Anteile von gebundenem und ungebundenem Fremdenverkehr zurückzuführen ist, aber Grösse und Ausmass dieser Fehlerquellen lassen sich nur sehr schwer schätzen und überhaupt nicht genau bestimmen.

Einen Versuch, den Vergnügungsverkehr aus den Zahlen der Statistik herauszuschälen, müssen wir unterlassen. Die grosse Ungenauigkeit des Resultates würde die gewaltige Arbeit, mit der dieses Unterfangen verbunden wäre, nicht lohnen. So wollen wir uns denn, immer im Bewusstsein, dass wir es nicht mit reinem Fremdenverkehr zu tun haben, an die statistischen Zahlen halten. Wo nichts anderes vermerkt ist, handelt es sich um die Zahlen der *schweizerischen Fremdenverkehrsstatistik.*

Wenn man sich in der Hotellerie während der Kriegszeit auf die Rückkehr der goldenen Zeiten, wie man sie vor 1914 erlebt hatte, nach Beendigung der Feindseligkeiten vertröstete, so sah man sich 1918 in diesen Hoffnungen enttäuscht. Dieses Völkerringen hatte, wie noch kein Krieg zuvor, langanhaltende Zerrüttungen des Wirtschaftssystems und der Gesellschaftsordnung nach sich gezogen.

Mit 1914 fand eine historische Periode des Fremdenverkehrs ihren Abschluss. Die Strukturwandlungen, die sich nach 1914 einstellten, machen den Versuch sinnlos, an den Nachkriegsverkehr denselben Masstab anzulegen wie an den Fremdenverkehr vor 1914. In der vorliegenden Untersuchung

wird deshalb der *Fremdenverkehr seit 1920 als eine in sich geschlossene Epoche* behandelt. Vergleiche mit Zahlen vor 1914 haben höchstens historisch-analytischen Wert.

Zu den nachstehenden Tabellen und grafischen Darstellungen muss noch eine Bemerkung arbeitstechnischer Art gemacht werden. Um die *Bettenbesetzung* mit den anderen Daten vergleichen zu können, müsste eine gleichbleibende Bettenzahl für alle Jahre angenommen werden. Da in diesem Falle die prozentuale Bettenbesetzung direkt abhängig ist von der Zahl der Übernachtungen, sind die Indices dieser beiden Werte identisch, weshalb wir auf die Errechnung der Bettenbesetzung verzichten konnten.

1. Die Aufenthaltsdauer im gesamtschweizerischen Verkehr

Die Optimisten, welche sich während des ersten Weltkrieges darauf verliessen, dass der Friede wieder eine Blütezeit des Fremdenverkehrs mit sich bringen werde, mussten, wie gesagt, bald ihren Irrtum einsehen. Die Zwischenkriegszeit blieb für den schweizerischen Fremdenverkehr, mit Ausnahme des Booms von 1927 bis 1930, eine Reihe mehr oder weniger ausgesprochener Krisenjahre.

a) In- und Ausländerverkehr zusammen

Die folgende Tabelle gibt uns einen Überblick über die Entwicklung des schweizerischen Fremdenverkehrs seit 1920. Um die Schwankungen deutlicher in Erscheinung treten zu lassen und um eine geeignete Vergleichsbasis mit den anderen Werten zu schaffen, wurden die absoluten Zahlen noch in Indices umgerechnet und in einer weiteren Tabelle zusammengestellt. Der verbesserten Übersicht wegen, wurden diese Indexwerte überdies grafisch aufgezeichnet.

Betrachten wir die grafische Darstellung Nr. 2, so können wir zunächst einmal ganz allgemein eine *Verkürzung der Aufenthaltsdauer gegenüber der Zeit vor dem ersten Weltkrieg* feststellen. Wenn auch die Aufenthaltsdauer mehrmals wieder ansteigt, so erreicht sie doch nie mehr den Stand von 1910 bis 1913.

Die *Aufenthaltsveränderungen seit 1920* sind, bei aller äusserlichen Änlichkeit, in ihrer Struktur doch verschieden. Untersuchen wir sie nach den in der Einleitung aufgezählten *Schwankungstypen*, so können wir die Entwicklung in folgende Abschnitte gliedern:

Bis zum Jahre 1933 geht im Allgemeinen (mit zwei Ausnahmen) die Aufenthaltsdauer zurück. Dieser stete Rückgang ist aber auf mehrere Schwankungstypen zurückzuführen.

1920/21 ist die Schrumpfung Folge eines starken Rückganges von Ankünften und Übernachtungen, wobei die Logiernächtezahl relativ stärker abnimmt. Dasselbe Bild zeigt sich dann wiederum von 1925 auf 1926 und in der Periode 1929/32. In den übrigen Jahren, also in der Mehrzahl der

Fälle, ist die Schrumpfung eine gutartige. Von 1922 auf 1923 und 1926/27 ist sogar eine leichte wirksame Zunahme der Aufenthaltsdauer feststellbar.

Die Periode 1933 bis 1940 steht allgemein im Zeichen einer zunehmenden Aufenthaltsdauer. Die Freude über diese Erscheinung ist aber nicht ganz eine ungetrübte, sind doch gerade die stärksten Anstiege in den Jahren 1934/35 und 1937 bis 1940 unwirksame, indem sie auf eine Abnahme sowohl der Ankünfte, als auch der Übernachtungen, zurückzuführen sind, wobei die Ankünfte relativ stärker zurückgingen. Lediglich von 1933 auf 1934 und von 1936 auf 1937 erfolgen wirksame Zunahmen der Aufenthaltsdauer.

Den umgekehrten Fall erfahren wir in den Jahren 1940 bis 1947. Trotzdem Ankünfte und Übernachtungen in ständigem Anstieg begriffen sind, geht die durchschnittliche Aufenthaltsdauer während drei Jahren zurück, während sie sich in den übrigen vier Jahren, etwas weniger ausgeprägt, wieder erholt. Während drei Jahren vollzieht sich somit eine gutartige Schrumpfung; in den übrigen Jahren begegnen wir zum ersten Mal seit 1920 während längerer Zeit einer wirksamen Aufenthaltsverlängerung.

Nach dem Höhepunkt von 1947 tritt eine dreijährige Periode mit starker bösartiger Schrumpfung ein, welcher schliesslich zwei Jahre vorteilhafter Stabilität folgen.

Aus dem Gesagten erkennen wir einmal mehr, wie gefährlich es ist, die Aufenthaltsdauer isoliert zu betrachten, und wie leicht aus einer solchen losgelösten Betrachtung schwerwiegende Irrtümer hervorgehen können. Weder braucht eine ständige Zunahme der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer einer Blütezeit im Fremdenverkehr zu entsprechen, noch gibt uns ein Absinken derselben unbedingt zu pessimistischen Betrachtungen Anlass. Viel häufiger ist gerade das Gegenteil der Fall und dies aus leicht erklärbaren Gründen. Die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer in konjunkturell günstigen Jahren geht zu einem Teil auf vermehrte kurzfristige Reisen zurück. (Wochenend-, Ausflugs- und Geschäftsverkehr). Dieser kurzfristige Verkehr ist jedoch meist ein den daran Beteiligten durch die Konjunktur ermöglichter zusätzlicher Verkehr. Dies bewirkt ein allgemeines Anschwellen der Fremdenverkehrsfrequenzen, nicht nur in der Hotellerie, sondern in allen Fremdenverkehrsgewerben, bei gleichzeitigem Rückgang der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer.

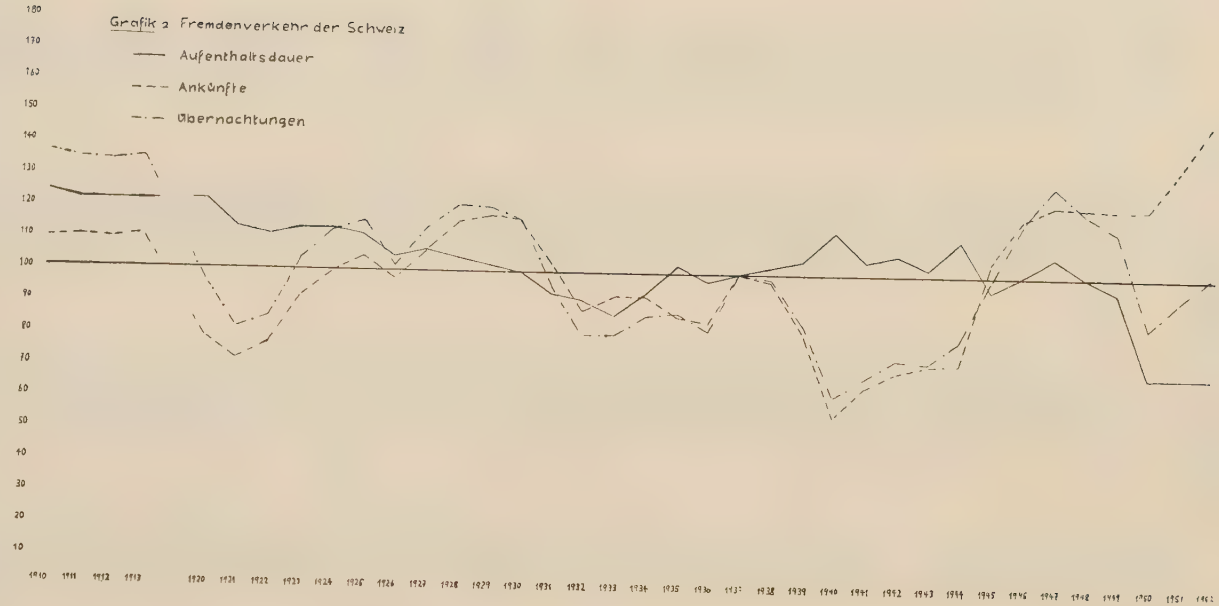
Tabelle 10: Fremdenverkehr in der Schweiz (absolute Zahlen)[6]

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalt (in Tagen)
1894	2288000	9507000	4,2
1905	3560000	18514000	5,2
1910	3945000	22091000	5,6
1911	3960000	21782000	5,5
1912	3941000	21677000	5,5
1913	3983000	21909000	5,5
1920	2832000	15579000	5,5
1921	2581000	13164000	5,1
1922	2750000	13752000	5,0
1923	3290000	16780000	5,1
1924	3572000	18218000	5,1
1925	3743000	18713000	5,0
1926	3496000	16433000	4,7
1927	3823000	18350000	4,8
1928	4147000	19491000	4,7
1929	4230000	19458000	4,6
1930	4197000	18887000	4,5
1931	3694000	15515000	4,2
1932	3160000	12955000	4,1
1933	3327000	12976000	3,9
1934	3307000	13990000	4,2
1935	3099000	14115000	4,6
1936	3019257	13260663	4,4
1937	3577534	16191285	4,5
1938	3502446	15970963	4,6
1939	2930690	13653317	4,7
1940	1967191	9977276	5,1
1941	2320656	11003540	4,7
1942	2494535	11908598	4,8
1943	2568096	11745170	4,6
1944	2579191	12863249	5,0
1945	3723106	15939238	4,3
1946	4232587	18945856	4,5
1947	4385697	20850261	4,8
1948	4370955	19470536	4,5
1949	4359487	18539376	4,3
1950	4364781	13618887	3,1
1951	4826176	15057227	3,1
1952	5330155	16262287	3,1

[6] Die Zahlen bis 1934 stammen aus Gölden H., Strukturwandlungen des schweizerischen Fremdenverkehrs.

Tabelle 10a: Fremdenverkehr in der Schweiz
(Indexwerte der Tabelle 10; 1937 = 100)

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalt
1894	63,6	58,8	93,3
1905	99,0	114,4	115,6
1910	109,7	136,6	124,4
1911	110,1	134,6	122,2
1912	109,6	134,0	122,2
1913	110,7	135,4	122,2
1920	78,7	96,3	122,2
1921	71,8	81,4	131,3
1922	76,5	85,0	111,1
1923	91,5	103,7	113,3
1924	99,3	112,6	113,3
1925	104,1	115,7	111,1
1926	97,2	101,6	104,4
1927	106,3	113,4	106,7
1928	115,3	120,5	104,4
1929	117,6	120,3	102,2
1930	116,7	116,8	100,0
1931	102,7	95,9	93,3
1932	87,9	80,1	91,1
1933	92,5	80,2	86,7
1934	92,4	86,4	93,3
1935	86,6	87,2	102,2
1936	84,4	81,9	97,8
1937	100	100	100
1938	97,9	98,6	102,2
1939	81,9	84,3	104,4
1940	55,0	61,6	113,3
1941	64,9	67,9	104,4
1942	69,7	73,5	106,7
1943	71,8	72,5	102,2
1944	72,1	79,4	111,1
1945	104,1	98,4	95,6
1946	118,3	117,0	100
1947	122,6	128,8	106,7
1948	122,2	120,2	100
1949	121,8	114,5	95,6
1950	122,0	84,1	68,9
1951	134,9	93,0	68,9
1952	149,0	100,4	68,9


Grafik 2 Fremdenverkehr der Schweiz
Aufenthaltsdauer
Ankünfte
Übernachtungen
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
1910 1911 1912 1913 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952

b) Nach In- und Auslandgästen getrennt

Es ist für unsere Untersuchung interessant zu erfahren, ob und in welcher Weise die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der ausländischen Gäste von derjenigen der Einheimischen abweicht. Wir sondern deshalb die beiden Kategorien aus der Fremdenstatistik aus und erhalten dann folgende, in Tabelle 11 zusammengestellte Werte:

Tabelle 11: Fremdenverkehr der Schweiz, nach In- und Auslandgästen, absolute Zahlen (Ankünfte und Übernachtungen in 1000)

Jahr	Schweizer Gäste			Ausländische Gäste		
	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalt	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalt
1934	2087	8175	3,92	1320	6130	4,64
1935	1975	8015	4,06	1234	6086	4,93
1936	1867	7625	4,08	1180	5703	4,83
1937	1980	8109	4,04	1617	8068	4,99
1938	2070	8364	4,04	1433	7607	5,31
1939	1923	7810	4,06	1008	5844	5,80
1940	1837	8174	4,45	130	1804	13,88
1941	2194	9378	4,27	127	1625	12,84
1942	2360	9984	4,23	135	1925	14,29
1943	2475	11287	4,56	93	1836	19,77
1944	2504	12240	4,89	75	2049	27,39
1945	2929	14386	4,91	794	3185	4,01
1946	3007	14862	4,94	1225	6076	4,96
1947	2837	14756	5,20	1549	8450	5,45
1948	2676	13675	5,11	1695	8060	4,75
1949	2622	12564	4,79	1738	7778	4,48
1950	2505	11655	4,65	1903	6978	3,67
1951	2513	11774	4,68	2358	8519	3,61

Um die einzelnen Werte besser miteinander vergleichen zu können, werden sie wiederum in Indices umgerechnet, wobei der Index von 1937 gleich hundert angenommen wird. Diese Indices sind in Tabelle 11 a zusammengestellt. Auf grafische Darstellung und genaue Analyse der Schwankungstypen wurde verzichtet, da es uns hier lediglich darum geht aufzuzeigen, in welchem Masse der Gesamtfremdenverkehr der Schweiz durch den In- und Ausländerverkehr geformt wird.

Bei Betrachtung der vorliegenden Zahlen fällt uns auf, dass die *Nachkriegszeit eine Umkehrung der Verhältnisse* mit sich gebracht hat. In der Zeit vor 1939 lag der durchschnittliche Aufenthalt der Ausländer immer einiges über dem Mittel der Inlandgäste. In den Kriegsjahren selbst registrierten die Ausländer, bei einer sehr geringen Zahl von Ankünften, eine

Tabelle 11a: Fremdenverkehr der Schweiz nach In- und Auslandsgästen (Indexwerte, Index 1937 = 100)

Jahr	Schweizer Gäste			Ausländische Gäste		
	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalte	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalte
1934	105,40	100,81	95,84	81,63	75,97	92,98
1935	99,74	98,84	99,26	76,31	75,43	98,79
1936	94,29	94,03	99,75	72,97	70,68	96,79
1937	100	100	100	100	100	100
1938	104,54	103,14	98,77	88,62	94,28	106,41
1939	97,12	96,31	99,26	62,33	72,43	116,23
1940	92,77	100,80	108,80	8,03	22,35	278,15
1941	110,80	115,64	104,40	7,85	20,14	257,31
1942	119,19	123,12	103,42	8,34	23,85	286,37
1943	125,00	139,19	111,49	5,75	22,75	396,19
1944	126,46	150,94	119,55	4,63	25,39	548,89
1945	147,92	177,40	120,04	49,10	39,47	80,36
1946	151,86	183,27	120,78	75,75	75,30	99,39
1947	143,28	181,97	127,13	95,79	104,73	109,21
1948	135,15	168,63	124,93	104,82	99,90	95,19
1949	132,42	154,93	117,11	107,48	96,40	98,77
1950	126,51	143,72	113,69	117,68	86,48	73,54
1951	126,91	145,19	114,42	145,82	105,58	72,34

sehr hohe durchschnittliche Aufenthaltsdauer, was mit dem Aufenthalt zahlreicher Emigranten erklärt werden kann. Im Jahre 1945 liegt der Wert der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer erstmals bei den Inländern über demjenigen der Ausländer, was dann – ausgenommen in den Jahren 1946 und 1947 – zur Regel wird. Dieses Phänomen muß in erster Linie dem sich stark entfaltenden ausländischen Autotourismus zugeschrieben werden, aber auch andere Strukturwandlungen, wie wir sie in Kapitel IV ausführlich behandeln werden, tragen zu dieser Erscheinung bei.

Auffallend ist ferner, wie wenig sich *die Aufenthaltsdauer der Einheimischen* im Laufe der beobachteten achtzehn Jahre verändert hat, trotzdem doch auch im inländischen Fremdenverkehr sich verschiedene Strukturwandlungen bemerkbar gemacht haben; man denke nur etwa an den Wintersportverkehr der letzten Jahre usw. Aber bei der Vielheit von Faktoren, welche ständig die Aufenthaltsdauer beeinflussen, ist es leicht möglich, dass sich entgegengesetzt wirkende wieder aufheben, sodass das Bild trotz struktureller Änderungen sich gleich bleibt.

c) Nach Hotels, Pensionen und Sanatorien getrennt

In dieser Arbeit wurde das Schwergewicht auf den ungebundenen, den sogenannten „Vergnügungsverkehr" gelegt. Es wurde aber bereits früher

darauf hingewiesen, dass auch andere Komponenten wesentlich am Tourismus beteiligt sind. Hierher gehört vor allem der Erholungsverkehr im engeren Sinne, welcher sich zu einem grossen Teil nicht in den Hotels, sondern in Kuranstalten und Sanatorien abspielt. Während der Geschäftsverkehr statistisch untrennbar mit dem ungebundenen Verkehr in den Logiernächtezahlen der Hotels und Pensionen enthalten ist, sondert die eidgenössische Fremdenverkehrsstatistik den Erholungsverkehr, wie er in den Kuranstalten und Sanatorien in Erscheinung tritt, aus. Die folgende statistische Darstellung soll die Bedeutung dieser Fremdenverkehrsgattung illustrieren. Vor allem kommt hier deutlich der grosse Unterschied in der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer zum Ausdruck, welche naturgemäss in den Kuranstalten und Sanatorien ein Vielfaches derjenigen in den Hotels beträgt.

Tabelle 11b: Ankünfte, Übernachtungen und durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Hotels und Pensionen sowie Kuranstalten und Sanatorien (Ankünfte und Übernachtungen in 1000)[7]

Jahre	Hotels und Pensionen			Kuranstalten und Sanatorien		
	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalt	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalt
1934 bis 1938	3327	12811	3,9	26	1965	75,6
1951	4826	16805	3,5	45	3488	77,5
1952	5330	18094	3,4	45	3508	78,0
1953	5756	19030	3,3	47	3376	71,8

2. Die Aufenthaltsdauer im städtischen Fremdenverkehr

Nachdem wir uns die Schwankungen der Aufenthaltsdauer im Laufe der Zeit an einer gesamtschweizerischen Darstellung vergegenwärtigt haben, wollen wir nun feststellen, wie diese Schwankungen in einzelnen, für den Fremdenverkehr irgendwie charakteristischen Orten sich verhalten.

Für den *städtischen Fremdenverkehr* wollen wir zwei Beispiele betrachten, welche beweisen, dass es auch innerhalb dieser Kategorie wieder wesentlich voneinander verschiedene Untergattungen gibt.

a) Die Grosstadt Zürich

Verschiedene Tatsachen drücken dieser Stadt den Stempel einer Handels- und (etwas grosszügig ausgedrückt) einer Weltstadt auf. Folgende Punkte charakterisieren den *Fremdenverkehr der Limmatstadt als ausgesprochen grosstädtischen:*

1) *Bildung* (Mittel- und Hochschulen)
2) *Kunst und Kultur*

[7] Der Fremdenverkehr in der Schweiz im Jahre 1953, Beilage zu „Die Volkswirtschaft", Oktober 1954.

Tabelle 12: Der Fremdenverkehr der Stadt Zürich (absolute Zahlen)

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalt in Tagen
1925	326841	869912	2,7
1926	321018	850616	2,6
1927	342732	893045	2,6
1928	353252	925827	2,6
1929	355773	954082	2,7
1930	366821	963135	2,6
1931	325649	904378	2,8
1932	279387	793594	2,8
1933	298799	852371	2,9
1934	314797	882778	2,8
1935	305757	839406	2,7
1936	292416	824041	2,8
1937	328156	925238	2,8
1938	328910	1036586	3,2
1939[8]	415704	1091110	2,6
1940	196253	573963	2,9
1941	234326	668500	2,9
1942	258012	646979	2,5
1943	278988	730461	2,6
1944	287364	795839	2,8
1945	360624	981513	2,7
1946	402297	1263765	3,1
1947	391459	1374396	3,5
1948	412756	1432252	3,5
1949	423196	1392352	3,3
1950	453535	1365976	3,0
1951	529142	1474499	2,8
1952	580876	1584744	2,7

3) *Handel und Industrie*
4) *Grösste Schweizerstadt* mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten
5) *Vergnügungszentren:* Zahlreiche Unterhaltungs- und Vergnügungsstätten
6) *Prächtige natürliche Lage am See*
7) *Erholungszentrum* (Spitäler, Kliniken, Kuranstalten)

Alle diese Elemente, worunter, wie wir sahen, auch rein touristische Faktoren nicht fehlen, fügen sich zusammen zum bunten Puzzle des städtischen Fremdenverkehrs.

Je nach Jahreszeit, wirtschaftlicher und politischer Lage usw. überwiegen die einen oder anderen Faktoren. Viele davon aber, und gerade die wichtigsten, sind ziemlich indifferenter Natur in Bezug auf die den Fremdenverkehr

[8] Schweizerische Landesausstellung.

Tabelle 12a: Der Fremdenverkehr der Stadt Zürich
(Indexwerte der Tabelle 12; Index 1937 = 100)

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthaltsdauer
1925	99,6	94,0	96,4
1926	97,8	91,9	92,9
1927	104,4	96,5	92,9
1928	107,6	100,1	92,9
1929	108,4	103,1	96,4
1930	111,8	104,1	92,9
1931	99,2	97,7	100,0
1932	85,1	85,8	100,0
1933	91,1	92,1	103,6
1934	95,9	95,4	100,0
1935	93,2	90,7	96,4
1936	89,1	89,1	100,0
1937	100	100	100
1938	100,2	112,0	114,3
1939	126,7	117,9	92,8
1940	59,8	62,0	103,6
1941	71,4	72,2	103,6
1942	78,6	69,9	89,3
1943	85,0	78,9	92,8
1944	87,6	86,0	100,0
1945	109,9	106,1	96,4
1946	122,6	136,6	110,7
1947	119,3	148,5	125,0
1948	125,8	154,8	125,0
1949	129,0	150,5	117,8
1950	138,2	147,6	107,1
1951	161,2	159,4	100,0
1952	177,0	171,3	96,4

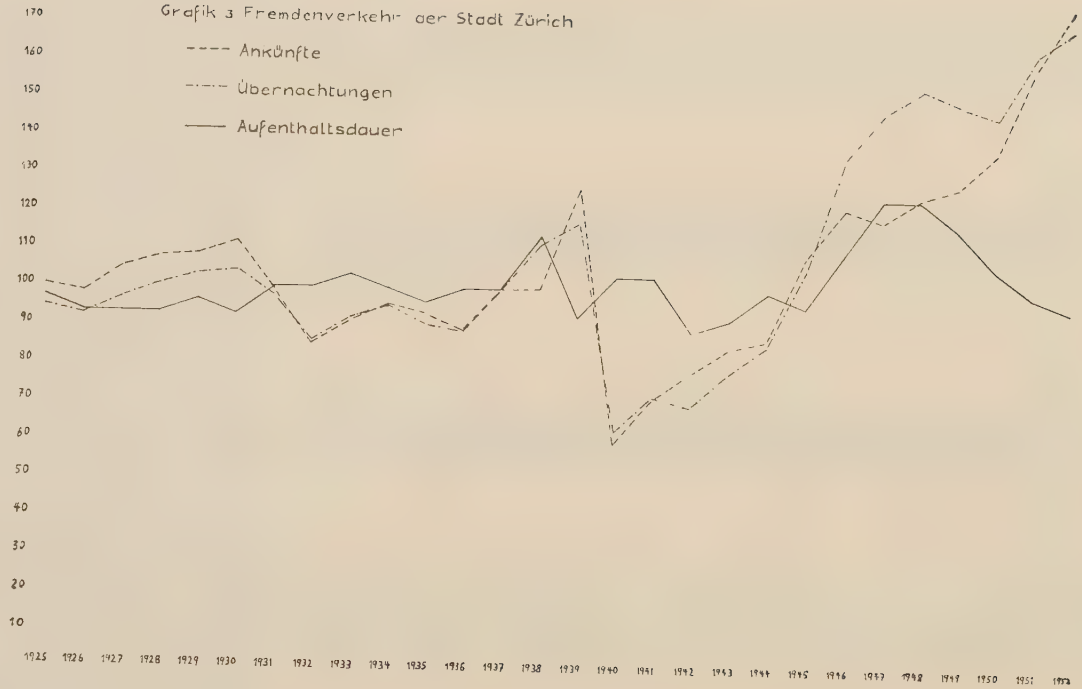
im Allgemeinen beeinflussenden Geschehnisse, weshalb denn auch der *städtische Fremdenverkehr weniger grossen Konjunkturschwankungen unterworfen ist,* als der beinahe reine Vergnügungsverkehr in den Kurorten.

Leider lassen sich die Zahlen für die Stadt Zürich erst seit 1925 ermitteln, da in der früheren Statistik nur die Zahl der Ankünfte registriert wurde. Immerhin kann man aus diesen Zahlen schon deutlich den Charakter des typischen städtischen Fremdenverkehrs erkennen.

Die Zahlen für die Zeit vor 1934 konnten wir einer Seminararbeit von Hans Baer über den Fremdenverkehr der Stadt Zürich entnehmen[9].

Auch diese Zahlen wurden in Indices umgerechnet und in nachfolgender Grafik 3 zur Darstellung gebracht.

[9] Baer Hans, Der Fremdenverkehr der Stadt Zürich, Seminararbeit, Bern 1948.


Grafik 3 Fremdenverkehr der Stadt Zürich
Ankünfte
Übernachtungen
Aufenthaltsdauer
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952

Charakteristisch für den städtischen Fremdenverkehr ist immer die *niedrige durchschnittliche Aufenthaltsdauer,* welche in Zürich mit 2,5 Tagen im Jahre 1942 ihr Minimum und mit 3,5 Tagen in den Jahren 1947 und 1948 ihr Maximum erreichte. Der maximale Schwankungsausschlag von einem Tag ist sehr gering, wie denn überhaupt die *Ausgeglichenheit der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer* als ein weiteres Charakteristikum des typisch städtischen Fremdenverkehrs gelten kann. Immerhin lassen sich auch hier gewisse Schwankungen, innerhalb enger Grenzen, feststellen, welche wir anhand der grafischen Darstellung 3 verfolgen wollen.

Eine kurze bösartige Schrumpfungsperiode 1925/26 bildet den Auftakt.

Bis 1930 konnte der Zürcher Fremdenverkehr eine ständige Frequenzzunahme registrieren. Die damit parallel verlaufende wirksame Aufenthaltsverlängerung ging erst am Schluss dieser Periode, nämlich von 1929 auf 1930, in eine gutartige Schrumpfung über.

Ausser einer kurzen Erholung von 1932 auf 1933 lässt sich von 1930 bis 1936 ein stetes Abnehmen der Fremdenverkehrsfrequenzen feststellen, welches ausser 1930 bis 1932 und 1935/36, wo eine unwirksame Aufenthaltsverlängerung erfolgte, immer mit einer bösartigen Schrumpfung der Aufenthaltsdauer verbunden war.

Die letzten Vorkriegjahre 1936 bis 1939 erlebten einen erneuten Frequenzanstieg, welcher im Landesausstellungs-Jahr seinen höchsten Gipfel erreichte. Zwei Jahren wirksamer Aufenthaltszunahme folgt eine brüske gutartige Schrumpfung, welche wohl auf den starken kurzfristigen Verkehr der Ausstellungsbesucher und auf die Abwanderung der ausländischen Gäste bei Kriegsausbruch zurückzuführen ist.

Dem Höhepunkt der Vorkriegszeit von 1939 folgt ein absoluter Tiefstand im folgenden Jahre. Die Aufenthaltsdauer stieg zwar trotzdem an, was wohl mit den zahlreichen ausländischen Emigranten in direktem Zusammenhang steht.

Die weiteren Kriegsjahre standen im Zeichen einer ständigen Frequenzzunahme, welche unmittelbar nach Kriegsende den Stand von 1939 überflügelte. Nebst den gutartigen Schrumpfungen von 1941/42 und 1944/45, weist auch die Aufenthaltsdauer eine wirksame Zunahme auf.

Zwischen 1948 und 1950 gehen die Übernachtungen zurück, während die Ankünfte weiterhin ansteigen, was natürlich zu einer starken unbestimmten Schrumpfung führt.

Seit 1950 sinkt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer weiterhin, da diese Verkürzung aber neben steigenden Ankünften und Übernachtungen einhergeht, ist sie gutartiger Natur.

Die im Grossen und Ganzen feststellbare Ausgeglichenheit des grosstädtischen Fremdenverkehrs ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

1. Grosstadtverkehr ist zur Hauptsache *zweckgebundener Verkehr.*
2. Gleichmässiger und starker Anteil der *Schweizergäste* (Für Zürich meistens ca. 50 %[10]) in der Beobachtungsperiode.

[10] Baer Hans, Fremdenverkehr der Stadt Zürich, Seminararbeit.

Tabelle 13: Fremdenverkehr der Stadt Luzern (absolute Zahlen)

Jahr	Ankünfte	Logiernächte	Aufenthaltsdauer in Tagen
1935	164000	394000	2,4
1936	157000	400000	2,5
1937	215202	602160	2,8
1938	120097	549688	4,6
1939	148181	412548	2,8
1940	76595	203476	2,7
1941	101480	219423	2,2
1942	96187	212744	2,2
1943	100101	260860	2,6
1944	98106	271560	2,8
1945	194602	434863	2,2
1946	225859	581029	2,6
1947	203700	678487	3,3
1948	206873	605097	2,9
1949	212912	609441	2,9
1950	246909	575016	2,3
1951	249729	637575	2,6
1952	281327	654062	2,3

Der städtische Fremdenverkehr reagiert wohl auch auf wirtschaftliche Konjunkturbewegungen, aber weniger stark, da in Krisenzeiten Geschäftsreisen erst recht notwendig werden. (Vermehrte Werbetätigkeit usw.)

In neuerer Zeit erlangt jedoch auch der *Vergnügungstourismus im städtischen Fremdenverkehr* stets wachsende Bedeutung. Die zahlreichen vorhandenen Zerstreuungs- und Unterhaltungsmöglichkeiten, mondäne Ladengeschäfte, Kulturstätten (Museen, Theater, Konzerte usw.) locken immer mehr auch den ausländischen Ferienreisenden, wenigstens zu vorübergehendem Aufenthalt, in die Städte. Besonders bei schlechtem Wetter wird der Aufenthalt in der Stadt oft dem im Kurort vorgezogen.

Sicher sind die günstigen Frequenzverhältnisse seit dem zweiten Weltkrieg nicht nur auf den mit der Konjunktur in Zusammenhang stehenden, regeren Geschäftsverkehr, sondern auch auf den immer bedeutender werdenden Vergnügungs- und Erholungsverkehr zurückzuführen.

b) Die Fremdenstadt, der städtische Kurort Luzern

Auch schon vor dem Krieg gab es Städte, welche auf Fremde besonders anziehend wirkten und deren Fremdenverkehr neben dem typisch städtischen zweckgebundenen Verkehr immer schon durch einen ausgesprochenen Tourismus gekennzeichnet war, welcher mitunter dominierend in den Vordergrund trat. Diese Verhältnisse traf man, mehr oder weniger ausgeprägt z. B. in Genf, Lausanne, Bern usw. an, während anderen Städten, wie z. B. Lugano

Tabelle 13a: Fremdenverkehr der Stadt Luzern
(Indexzahlen der Tabelle 13; Index 1937 = 100)

Jahr	Ankünfte	Logiernächte	Aufenthaltsdauer
1935	76,2	65,4	85,7
1936	72,9	66,4	89,3
1937	100	100	100
1938	55,8	91,3	164,3
1939	68,9	68,5	100,0
1940	35,6	33,8	96,4
1941	47,2	36,4	78,6
1942	44,7	35,3	78,6
1943	46,5	43,3	92,9
1944	45,6	45,1	100,0
1945	90,4	72,2	78,6
1946	104,9	96,5	92,9
1947	94,7	112,7	117,9
1948	96,1	100,5	103,6
1949	98,9	101,2	103,6
1950	114,7	95,5	82,1
1951	116,0	105,9	92,9
1952	130,7	108,6	82,1

oder Luzern, der Fremdenverkehr geradezu den Stempel des Kurortes aufprägte. Um ein konkretes Beispiel für einen solchen „städtischen Kurort" geben zu können, sind in der vorstehenden Tabelle die Zahlen des *Luzerner Fremdenverkehrs* zusammengestellt.

Man kann sich nun freilich fragen, ob Luzern überhaupt als städtisches Beispiel erwähnt werden darf, oder ob es sich nicht einfach um einen Kurort handle. Ein reiner Kurort ist Luzern aber bestimmt nicht, denn als *Kantonshauptstadt* und als grösste Stadt der Zentralschweiz spielt in Luzern auch der *Amts- und Geschäftsverkehr* eine Rolle. Zudem findet sich in der Stadt selbst und vor allem in den Vororten eine nicht zu unterschätzende *Industrie.* Der *Hotelindustrie* fällt ohne Zweifel die führende Rolle zu, indessen ist sie nicht allein für das Wirtschaftsbild dieser Stadt kennzeichnend, sodass wir gut daran tun, Luzern als eine *Fremdenstadt* zu bezeichnen, womit wir ausdrücken wollen, dass sich hier *ungebundener und gebundener Fremdenverkehr gegenüberstehen,* wobei freilich der erstere überwiegt.

Wenn wir auch die Entwicklung der Frequenzverhältnisse in Luzern nur über relativ wenige Jahre verfolgen können, so sehen wir doch einen gewissen Unterschied zwischen dem typisch städtischen Fremdenverkehr (Zürich) und dem touristisch orientierten städtischen Fremdenverkehr. Dieser letztere gleicht sich in seinen Schwankungserscheinungen schon stark dem Bild eines

Kurortes an. Wir wollen die Frequenzschwankungen des Luzerner Fremdenverkehrs nicht gründlich analysieren, sondern uns auf zwei generelle Bemerkungen beschränken:

aa) Die Aufenthaltsdauer

Das Jahr 1938 darf geradezu als Schulbeispiel zur Bekräftigung dessen betrachtet werden, was wir über die durchschnittliche Dauer der Aufenthalte sagten, nämlich, dass es völlig falsch ist, eine hohe durchschnittliche Aufenthaltsdauer als Zeichen erfreulicher Verhältnisse im Fremdenverkehr zu werten. Mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 4,6 Tagen erreicht hier Luzern einen Höhepunkt, der nahezu dem doppelten Mittel aller andern Jahre entspricht. Diese anscheinend befriedigende Tatsache ist jedoch das Ergebnis einer sinkenden Übernachtungsziffer und eines tiefen Falles der Ankünfte. Es ist demnach kaum anzunehmen, dass die Luzerner Hotellerie grossen Nutzen aus dieser Aufenthaltsverlängerung gezogen hat. Wir haben es also hier mit einem typischen Fall von unwirksamer Aufenthaltsverlängerung zu tun.

Die *durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist in der Regel von der des grossstädtischen Fremdenverkehrs nicht sehr verschieden.* Während sie sich in Zürich zwischen 2,5 und 3,5 Tagen bewegt, so variiert sie in Luzern (abgesehen vom einzig dastehenden Rekordjahr 1938) zwischen 2,2 und 3,3 Ta-

gen. Sie liegt also eher etwas tiefer, die Schwankungsausschläge sind aber an beiden Orten ungefähr dieselben.

Für diese Tatsache darf indessen nicht der Geschäftsverkehr allein verantwortlich gemacht werden, sondern der Grund liegt ebenfalls in der Rolle Luzerns als *touristischer Durchgangsort und Ausgangspunkt* für den zentralschweizerischen Fremdenverkehr.

Dass aber doch auch der *inländische Geschäftsverkehr* seine Bedeutung hat, kann mit der Tatsache begründet werden, dass die prozentuale Verteilung des Inländerverkehrs auf die einzelnen Monate nur zwischen 4,5 und 11,5% schwankt, während diejenige des Ausländerverkehrs sich zwischen 1 und 25 % bewegt[11].

Die stark verminderte Aufenthaltsdauer während der Kriegszeit ist natürlich vorwiegend auf den spürbaren Ausfall der ausländischen Kundschaft zurückzuführen, da diese länger am Ort zu verweilen pflegen als die einheimischen Gäste.

Tabelle 14: Prozentualer Anteil der Gäste am luzernischen Fremdenverkehr und Dauer ihrer Aufenthalte[12]

Jahr	Anteil in Prozent		Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	
	Schweiz	Ausland	Schweiz	Ausland
1935	37,5	62,5	1,9	2,8
1938	32,0	68,0	2,0	3,4
1939	45,5	54,5	2,0	3,6
1945	60,8	39,2	—	—
1946	48,5	51,5	2,5	2,6
1948	41,6	58,4	2,4	3,3
1952	23,8	76,2	2,3	2,3
1953	21,7	78,3	2,1	2,4

Die Verkürzung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer nach Kriegsende ist z. T. darauf zurückzuführen, dass nun auch die Ausländer eine kürzere Aufenthaltsdauer aufweisen, was mit dem vermehrten Autotourismus in Verbindung gebracht werden muss.

bb) Die Frequenzschwankungen

Sie verlaufen in der Regel *in der gleichen Richtung wie diejenigen des grosstädtischen Fremdenverkehrs*, d. h. es wirken sich politische und konjunkturelle Erscheinungen hier wie dort in gleicher Weise aus, aber, und das ist der essentielle Unterschied, nicht in gleichem Masse. Im touristisch orientierten städtischen Fremdenverkehr zeichnen sich die Krisenerscheinungen viel schärfer ab.

[11] Lüthi E., Fremdenverkehr der Stadt Luzern, S. 40.
[12] Nach den Jahresberichten der Verkehrskommission Luzern.

3. Die Aufenthaltsdauer in Fremdenorten

Da gerade für diesen wichtigsten Abschnitt fast kein brauchbares Zahlenmaterial aus der Zeit vor Einführung der eidgenössischen Fremdenverkehrsstatistik vorliegt, sind wir gezwungen, uns für die Darstellung des Entwicklungsverlaufes an drei Beispiele zu halten, Weggis, Axenstein und St. Moritz. Wir sind uns bewusst, dass diese Einschränkung zu wenig allgemein gültige Resultate liefert und eine gewisse Unvollkommenheit in sich schliesst, sind doch *die einzelnen Kurorte in der Schweiz oft völlig verschiedenen Charakters.* Diese Eigenschaften sind nicht selten dermassen ausgeprägt, dass sich nach ihnen geradezu eine *Klassifizierung der Kurorte* bewerkstelligen lässt. So z. B. *nach Saisons:* Sommer-, Winter-, Frühjahrskurorte, *nach den Gästen:* Internationale, schweizerische, Engländerkurorte, *nach dem Luxusgrad, nach besonderen Qualitäten:* Höhenkurorte, Sportkurorte, Vergnügungszentren, Badeorte usw.

Alle diese Charaktereigenschaften prägen nicht nur das Bild des Ortes oder einer Region, sondern wirken sich auch direkt auf die Gestaltung der Frequenzen aus. So wird z. B. ein von Schweizergästen bevorzugter Kurort weniger unter internationalen Spannungen leiden, während sich eine lokale Krise in England z. B. verheerend auf gewisse Kurorte auswirken könnte.

Es ist wohl müssig, noch speziell zu betonen, dass je nach Charakter des Kurortes und je nach Art der Gäste, die denselben besuchen, auch die Aufenthaltsdauer von sehr ungleicher Grösse sein wird.

a) Weggis

Weggis ist ein ausgesprochener *Sommerkurort.* Die Lage unmittelbar am Vierwaldstättersee bietet vor allem zur Ausübung des Wassersportes gute Gelegenheit. Die *Schweizer Kundschaft* ist hier recht stark vertreten, während die Ausländer vor allem durch das *deutsche Gästekontingent* beteiligt sind, wie wir dies aus Tabelle 15 ersehen können. Seit 1937 haben allerdings die Deutschen die Führung *Holland* und *Grossbritannien* überlassen und in neuerer Zeit nimmt Weggis *immer mehr internationalen Charakter* an.

Im Beispiel von Weggis begegnen wir nun zum ersten Male *typisch kurörtlichen Verhältnissen.* Selbst ein flüchtiger Vergleich mit den Zahlen des städtischen Fremdenverkehrs lässt den gewaltigen Unterschied sofort in die Augen springen. Auffällig sind zunächst einmal die enormen *Schwankungsausschläge,* in welchen sich Konjunktur- und Krisenjahre deutlich widerspiegeln. Ebenso klar tritt aber auch die ständige *Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer* im Laufe der Zeit in Erscheinung. Verfolgen wir diese über mehrere Jahre, so sehen wir, dass sie neben einer ständigen relativen Zunahme der Frequenzen einhergeht, welch letztere natürlich in Krisenjahren wieder abflaut oder sogar in eine Frequenzabnahme übergeht.

Auch dieser fast idealtypische Kurort beweist uns einmal mehr, dass die *durchschnittliche Dauer der Aufenthalte sich in Krisen- oder Konjunktur-*

Tabelle 15: Prozentualer Anteil der Gäste in Weggis[13]

Jahr	CH	B	D	GB	F	NE	OE	übrige
1920	88,0							12,0
1922	70,0	9,0	1,5	10,0	6,0			3,5
1924	38,0		38,0	9,0	1,0	5,0	4,0	5,0
1926	34,0		51,7	6,3	0,6	3,4	2,2	2,5
1928	29,6		54,7	4,0	1,7	4,2	2,2	5,6
1930	33,5		47,0	3,9	4,2	5,0	1,6	4,8
1932	66,0	1,1	13,6	1,4	10,8	4,5	—	4,0
1934	59,0	1,3	18,7	2,4	10,2	5,5	—	2,9
1936	54,7		13,3	4,6	9,2	12,6		5,6
1938	50,5	4,4	7,2	16,0	3,8	14,3		3,8
1940	99,1		0,2					0,7
1942	99,0							1,0
1944	99,2							0,8
1946	74,0	8,8		6,7	4,0	2,0		4,5
1948	48,0	11,4	0,7	28,8	4,6	3,1		3,4
1950	46,1	8,6	2,0	15,0	9,5	12,8		6,0
1952	35,0	8,5	11,0	13,7	10,0	10,3		11,5

CH = Schweiz, B = Belgien, D = Deutschland, GB = Grossbritannien, F = Frankreich, NE = Holland, OE = Österreich

jahren nicht in gleicher Richtung zu bewegen braucht wie die Frequenzen. Sie kann also nicht als Masstab für gute oder schlechte konjunkturelle Verhältnisse im Fremdenverkehr dienen. In der Krise von 1929 bis 1932 schrumpft die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ständig mehr, aber auch die Verbesserung der Frequenzen zwischen 1932 und 1935 vermag diese Schrumpfung nicht zu hemmen, sie geht also im Jahre 1932 vom bösartigen in den gutartigen Zustand über, was lediglich eine Folge der relativ stärkeren Zunahme der Ankünfte ist.

Verfolgen wir die grafische Darstellung, so können wir folgende Feststellungen machen:

Unmittelbar nach dem Kriegsende ist zunächst noch eine sehr hohe durchschnittliche Aufenthaltsdauer festzustellen. (Was nicht zuletzt auf die erschwerten Verkehrsverhältnisse zurückzuführen sein wird). Schon bald aber (1919/20) erfolgt ein spürbarer Sturz als Folge einer bösartigen Schrumpfung. Abgesehen von der Periode 1925/26, wo infolge des schlechten Wetters eine deutliche Zäsur festzustellen ist, erholt sich der Fremdenverkehr in Weggis während der Zwanzigerjahre etwas. Abgesehen von der bösartigen Schrumpfung von 1925/26 und den beiden gutartigen Schrumpfungen von 1924/25 und 1928/29 steigt die Aufenthaltsdauer bis 1930, vermag aber doch nicht wie dies bei den Ankünften und Übernachtungen der Fall ist, die Vorkriegsziffern zu erreichen.

[13] Nach den Jahresberichten des Kurvereins Weggis.

Tabelle 16: Fremdenverkehr in Weggis (absolute Zahlen)[14]

Jahr	Ankünfte	Logiernächte	Aufenthalt in Tagen
1893	ca. 5000	ca. 35000	7,0
1900	8267	66136	8,0
1911	13265	141852	10,7
1913	12887	131245	10,1
1917	ca. 6000	ca. 65000	10,8
1919	10160	105120	10,3
1920	9880	82200	8,3
1921	—	—	—
1922	7259	63344	8,7
1923	9875	86351	8,7
1924	12838	121493	9,1
1925	15228	139896	9,2
1926	15375	119429	7,7
1927	15898	133580	8,4
1928	17337	145152	8,4
1929	18983	150083	7,9
1930	16915	133848	7,9
1931	12215	92751	7,6
1932	10758	78512	7,3
1933	13053	91628	7,0
1934	15034	99835	6,6
1935	18568	127132	7,0
1936	15397	104227	6,8
1937	19613	135532	6,9
1938	18105	121352	6,8
1939	12473	85348	6,9
1940	10151	69174	6,8
1941	10465	67127	6,6
1942	10655	64490	6,0
1943	12640	78016	6,2
1944	13353	85714	6,3
1945	23731	121318	5,1
1946	18416	130569	7,1
1947	20899	152263	7,2
1948	20332	145777	7,2
1949	20354	131885	6,5
1950	21413	129533	6,0
1951	26159	156638	5,9
1952	29708	168634	5,7

[14] Nach den Jahresberichten des Kurvereins Weggis.

Tabelle 16a: Fremdenverkehr in Weggis (Indices zu Tabelle 16; Index 1937 = 100)

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthaltsdauer
1893	25,5	25,8	101,4
1900	42,2	48,8	115,9
1911	67,6	104,7	155,1
1913	65,7	96,8	147,8
1917	30,6	48,0	156,5
1919	51,8	77,6	149,3
1920	50,4	60,6	120,3
1921	—	—	—
1922	37,0	46,7	126,1
1923	50,3	63,7	126,1
1924	65,5	89,6	137,7
1925	77,6	103,2	133,3
1926	78,4	88,1	113,0
1927	81,1	98,6	121,7
1928	88,4	107,1	121,7
1929	96,8	110,7	114,5
1930	86,2	98,8	114,5
1931	62,3	68,4	110,1
1932	54,9	57,9	105,8
1933	66,6	67,6	101,4
1934	76,7	73,7	95,7
1935	94,7	93,8	98,6
1936	78,5	76,9	98,6
1937	100	100	100
1938	92,3	89,5	97,1
1939	63,6	63,0	98,6
1940	51,8	51,0	98,6
1941	53,4	49,5	92,8
1942	54,3	47,6	87,0
1943	64,4	57,6	89,9
1944	68,1	63,2	92,8
1945	121,0	89,5	73,9
1946	93,9	96,3	102,9
1947	106,6	112,3	105,8
1948	103,7	107,6	104,3
1949	103,8	97,3	94,2
1950	109,2	95,6	87,0
1951	133,4	115,6	87,0
1952	151,5	124,4	82,6

Grafik s Fremdenverkehr in Weggis
--- Ankünfte
- - - Übernachtungen
—— Aufenthaltsdauer

Im dritten Dezennium verläuft die Entwicklung weniger kontinuierlich als im Jahrzehnt zuvor. Die Weltwirtschaftskrise macht sich seit 1929 in einem ständigen Sinken der Frequenzziffern bemerkbar, was eine bösartige Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer nach sich zieht. Auch der Wiederanstieg der Frequenzen vermag vorläufig die Schrumpfung nicht aufzuhalten, da zunächst die Ankünfte rascher steigen als die Übernachtungen. Allerdings hat nun die Schrumpfung gutartigen Charakter. Sie geht dann sogar in eine leichte Zunahme der Aufenthaltsdauer über (1934/35), welche 1935/36 zufolge des Frequenzausfalles unwirksam, aber im folgenden Jahre wiederum wirksam wird.

Die verdüsterte politische Lage und der bald darauf ausbrechende zweite Weltkrieg verursachten aufs neue einen starken Frequenzausfall. Die Aufenthaltsdauer vermochte sich zuerst noch einigermassen stabil zu halten, d. h. einer schwachen bösartigen Schrumpfung folgte eine zweijährige Periode unwirksamer Verlängerung. Erst die langsam wieder ansteigende Gästezahl (1940) führte zu einer ausgeprägten, wenn auch gutartigen Aufenthaltsschrumpfung. Als sich 1942 bis 1944 auch die Logiernächtezahl wiederum nach oben bewegte, vermochte dies sogar eine wirksame Aufenthaltsverlängerung herbeizuführen, welche, mit Ausnahme des Jahres 1945, wo ein starker Anstieg der Ankünfte eine gutartige Schrumpfung zur Folge hatte, bis 1947 andauerte. Seit 1947 sinkt die Aufenthaltsdauer unablässig; und zwar ist diese Schrumpfung von 1947 bis 1950 bösartiger, nachher jedoch gutartiger Natur.

Interessant ist ferner am Beispiel von Weggis, dass wir eine Vergleichsmöglichkeit zwischen den Zeiten vor dem ersten Weltkrieg, der Zwischenkriegszeit und der Zeit seit dem zweiten Weltkrieg haben.

Die *Zeit vor 1914* zeichnet sich durch eine relativ hohe durchschnittliche Aufenthaltsdauer, eine mittelmässige Zahl der Übernachtungen und eine niedrige Zahl der Ankünfte aus.

Bereits in den *Zwanzigerjahren* beginnt sich jedoch das Bild zu ändern. Die Aufenthaltsdauer schrumpft mehr und mehr, während Ankünfte und Übernachtungen ständig in die Höhe klettern, sodass die Ankünfte schon bald diejenigen der Vorkriegszeit übertreffen. Die drei Kurven zeigen eine deutliche Annäherungstendenz. Mit anderen Worten heisst dies, wenn man die Zwanzigerjahre mit der Vorkriegszeit vergleicht: Stark angewachsene Ankünfte, geringere Zunahme der Übernachtungen, allgemeine Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer. Dies kommt einer gutartigen Schrumpfung der Aufenthaltsdauer während der Zwanzigerjahre gegenüber der Vorkriegszeit gleich.

Die *Periode von 1929 bis 1942* steht ganz im Zeichen einer wirtschaftlichen und politischen Krise. Zwar gibt es einige Lichtblicke im Dunkel dieser Jahre, aber sie vermögen nicht die Tiefpunkte zu eliminieren. Die Aufenthaltsdauer sinkt um weniges, aber ständig. Vergleichen wir diese wenig erfreuliche Epoche mit der Zeit vor 1914, so sehen wir sofort, dass die Aufenthaltsdauer eine bösartige Schrumpfung erlitten hat.

Tabelle 17: Fremdenverkehr in Axenstein (absolute Zahlen)[15]

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthaltsdauer
1920	553	6438	11,6
1921	687	8329	12,1
1922	616	7334	11,9
1923	836	9144	10,9
1924	918	11192	12,2
1925	944	12603	13,4
1926	773	10000	12,9
1927	1034	13206	12,7
1928	1084	13614	12,5
1929	1201	15159	12,6
1930	1112	14438	12,9
1931	912	10743	11,7
1932	803	7060	8,8
1933	985	8765	8,9
1934	956	8686	9,1
1935	876	5941	6,8
1936	697	5755	8,3
1937	1119	8378	7,5
1938	975	8196	8,4
—	—	—	—
1949	1807	8975	4,9
1950	1185	6033	5,1
1951	1871	6208	3,3
1952	2876	8938	3,1

Schon während des *zweiten Weltkrieges* wenden sich die Dinge wieder zum Besseren, Ankünfte und Übernachtungen steigen mit kurzen Unterbrüchen ständig und erreichen Höhen, die wiederum die Zeit vor 1914 überflügeln. Die Aufenthaltsdauer erfährt stärkere Schwankungen als je zuvor, schrumpft aber doch noch um ein weniges, mit dem Unterschied, dass diese Schrumpfung nun als gutartig bezeichnet werden darf.

b) Axenstein

Ähnlich wie in Weggis liegen die Verhältnisse im zweiten Kurort, über den wir orientiert sind. Wir können deshalb von einer weiteren Analyse absehen, da sie ausser stärkeren Schwankungsausschlägen, kein wesentlich anderes Bild aufweisen würde. Immerhin soll die folgende Tabelle auch über diesen Ort, der zeitweise vielleicht etwas aus der Mode gekommen ist, Aufschluss geben.

[15] Nach eigenen Erhebungen.

Tabelle 17 a: Fremdenverkehr in Axenstein
(Indices zu Tabelle 17, Index 1937 = 100)

Jahr	Ankünfte	Übernachtungen	Aufenthalt
1920	49,4	76,8	154,7
1921	61,4	99,4	161,3
1922	55,0	87,5	158,7
1923	74,7	109,1	145,3
1924	82,0	133,6	162,7
1925	84,4	150,4	178,7
1926	69,1	119,4	172,0
1927	92,4	157,6	170,7
1928	96,9	162,5	168,0
1929	107,3	180,9	168,0
1930	99,4	112,3	173,3
1931	81,5	128,2	157,3
1932	71,8	84,3	177,3
1933	88,0	104,6	118,7
1934	85,4	103,7	121,3
1935	78,3	70,9	90,7
1936	62,3	68,7	110,7
1937	100	100	100
1938	87,1	97,8	112,0
—	—	—	—
1949	161,5	107,1	66,7
1950	105,9	72,0	68,0
1951	167,2	74,1	44,0
1952	257,0	106,7	41,3

c) St. Moritz

Als letztes Beispiel seien nachstehend noch die Zahlen von St. Moritz aufgeführt. (Tabelle 18) Wir haben es hier wieder mit einem *idealtypischen Kurort* zu tun, der zudem noch dadurch unser besonderes Interesse verdient, dass er sowohl im *Sommer,* wie auch im *Winter* als Fremdenplatz von hervorragender Bedeutung ist, was uns dann auch gestattet, an diesem Beispiel die *Saisonbedingtheit der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer* zu untersuchen. (Vgl. Lit. C.)

Für die Betrachtung der nachstehenden Tabelle muss auf die *Verschiedenheit der Quellen* aufmerksam gemacht werden. Die Zahlen bis 1931 sind dem Buche von A. Cruchon[16] entnommen, während die neueren Werte auf der eidgenössischen Fremdenverkehrsstatistik basieren, was natürlich keine exakte Vergleichbarkeit ermöglicht.

[16] Cruchon A., La balance du tourisme, S. 24 ff.

Tabelle 18: Fremdenverkehr in St. Moritz (absolute Zahlen)
Sommer = April bis Oktober, Winter = Oktober bis April

Jahr	Ankünfte		Übernachtungen		Aufenthaltsdauer	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
1920	6667	7736	68679	142350	10,3	18,4
1921	9318	6890	85040	116994	9,1	16,9
1922	8380	9036	75972	—	9,0	—
1923	13344	9036	116194	133250	8,7	14,7
1924	20437	14639	186940	220449	9,1	15,1
1925	19656	17237	170696	263035	8,7	15,3
1926	18806	14653	151046	219555	8,0	14,9
1927	22975	17993	232686	318723	10,2	17,7
1928	27044	19806	284501	362661	10,5	18,3
1929	30588	19825	307141	384278	10,0	19,3
1930	29201	19830	292092	342018	10,0	17,3
1931	21372	19220	175602	330751	8,2	17,2
—	—	—	—	—	—	—
1934	31402	22551	127462	192370	4,1	8,5
1935	29664	22128	121374	209216	4,1	9,5
1936	28534	18480	96695	181894	3,4	9,8
1937	35472	26868	139774	256614	3,9	9,6
1938	34574	25299	124112	223132	3,6	8,8
1939	24589	16168	87975	170312	3,6	10,5
1940	7149	4584	23236	36862	3,3	8,0
1941	8013	5171	28144	36755	3,5	7,1
1942	8891	4215	33586	28774	3,8	6,8
1943	10471	4890	42567	30431	4,1	6,2
1944	9467	5169	48176	34809	5,1	6,7
1945	18742	7462	80273	43961	4,3	5,9
1946	33290	17152	138767	113344	4,2	6,6
1947	40603	19709	158897	155716	3,9	7,9
1948	37966	24204	130327	185036	3,4	7,6
1949	45285	21006	146890	130316	3,2	6,2
1950	45092	23417	147783	129311	3,3	5,5
1951	55032	24219	165880	137842	3,0	5,7
1952	59154	28593	186043	424190	3,1	14,8

Wir verfolgen zunächst die grafische Darstellung des *Sommerverkehrs von St. Moritz*. Hier liegt wiederum das typische Bild eines Kurortes vor uns, mit seinen starken Schwankungen sowohl der Frequenzen wie auch der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer. Die enormen Veränderungen zwischen 1931 und 1934 sind wohl nicht allein auf die Krise zurückzuführen, auch die Verschiedenheit der Quellen wird sich hier merklich auswirken. Auffallend sind wiederum die *starken gutartigen Schrumpfungen nach dem zweiten*

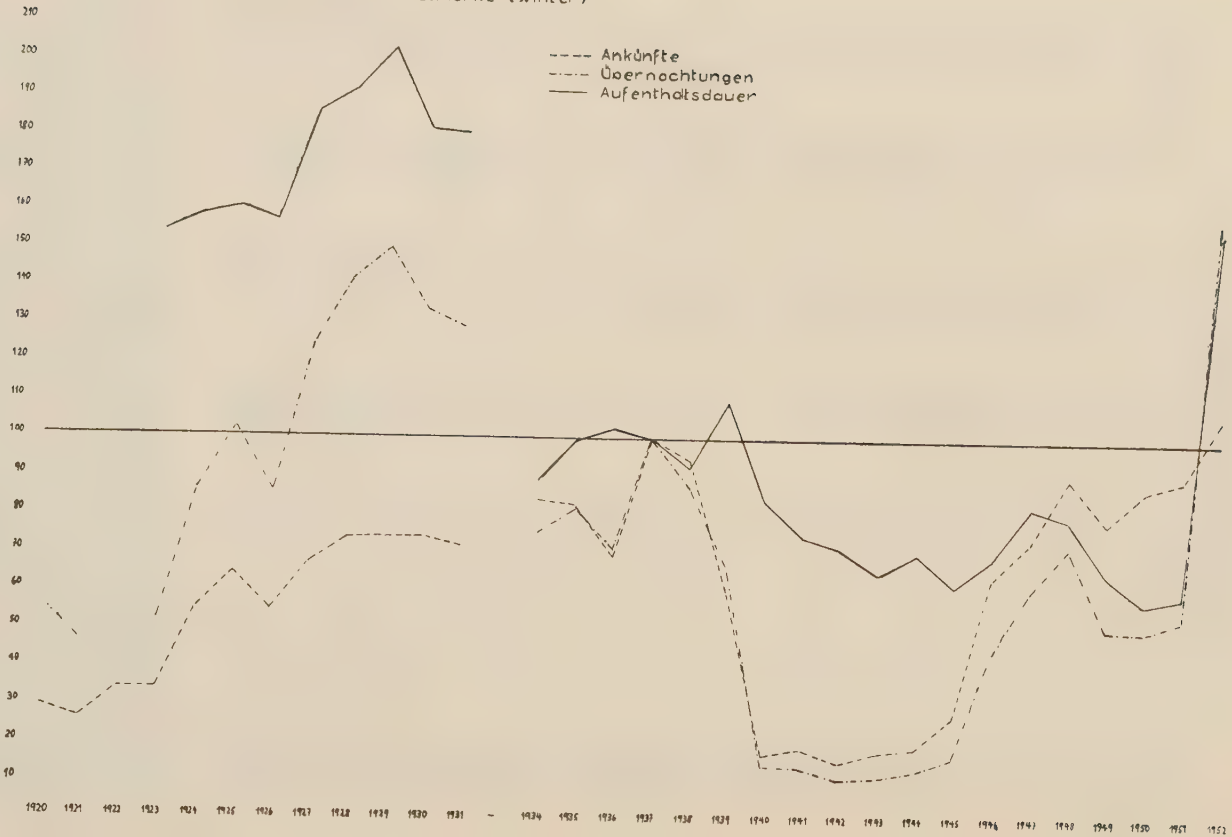
Tabelle 18a: Fremdenverkehr in St. Moritz
(Indexwerte der Tabelle 18, Index 1937 = 100)

Jahr	Ankünfte		Übernachtungen		Aufenthaltsdauer	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter	Sommer	Winter
1920	18,8	28,8	49,1	55,5	264,1	192,7
1921	26,3	25,6	60,8	45,6	233,3	177,0
1922	23,6	33,6	54,4	—	230,8	—
1923	37,6	33,6	83,1	51,9	223,1	153,9
1924	57,6	54,5	133,7	85,9	233,3	158,1
1925	55,4	64,2	122,1	102,5	223,1	160,2
1926	53,0	54,5	108,1	85,6	205,1	156,9
1927	64,5	67,0	166,5	124,2	261,5	185,3
1928	76,2	73,7	203,5	141,3	269,2	191,6
1929	86,2	73,8	219,7	149,7	256,4	202,1
1930	82,3	73,8	209,0	133,3	256,4	181,2
1931	60,3	71,5	125,6	128,9	210,3	180,1
1932	—	—	—	—	—	—
1933	—	—	—	—	—	—
1934	88,5	83,9	91,2	75,0	105,1	89,0
1935	83,6	82,4	86,8	81,5	105,1	99,5
1936	80,4	68,8	69,2	70,9	87,2	102,6
1937	100	100	100	100	100	100
1938	97,5	94,2	88,8	87,0	92,3	92,1
1939	69,3	60,2	62,9	66,4	92,3	109,9
1940	20,2	17,1	16,6	14,4	84,6	83,8
1941	22,6	19,2	20,1	14,3	89,7	74,3
1942	25,1	15,7	24,0	11,2	97,4	71,2
1943	29,5	18,2	30,5	11,9	105,1	64,9
1944	26,7	19,2	34,5	13,6	130,8	70,2
1945	52,8	27,8	57,4	17,1	110,3	61,8
1946	93,8	63,8	99,3	44,2	107,7	69,1
1947	114,5	73,4	113,7	60,7	100,0	82,7
1948	107,0	90,1	93,2	72,1	87,2	79,6
1949	127,7	78,2	105,1	50,8	82,1	64,9
1950	127,1	87,2	105,7	50,4	84,6	57,6
1951	155,1	90,1	118,7	53,7	76,9	59,7
1952	166,8	106,4	133,1	165,3	79,5	155,0

Weltkrieg. Im Weiteren erübrigt sich eine genaue Analyse, da auch hier im Grossen und Ganzen dasselbe gilt wie beim Beispiel von Weggis.

Ähnlich liegen die Verhältnisse im *Winterverkehr von St. Moritz*. Allerdings ist hier der Unterschied zwischen der Zeit vor und der Zeit nach 1931 nicht so frappant, wie im Sommerverkehr. Im Gegensatz zum Sommerverkehr weist hier die Kriegszeit, abgesehen vom Jahr 1944 eine ständige, teils bösartige, teils gutartige Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthalts-

Grafik 7 Fremdenverkehr in St.Moritz (Winter)



dauer auf. Dieses Phänomen muss damit begründet werden, dass während des Krieges die ausländischen Gäste zum grossen Teil wegblieben. Gerade im *Wintersportverkehr* weisen aber die einheimischen Gäste geringe Aufenthaltsdurchschnitte auf, da hier der Wochenendverkehr stark in den Vordergrund tritt.

Die Winterolympiade von 1948 widerspiegelt sich in der Statistik in einer Zunahme der Frequenzen bei gleichzeitiger gutartiger Schrumpfung der Aufenthaltsdauer.

4. Vergleich der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer in den vorstehend dargestellten Orten

Zu Vergleichszwecken sind in der folgenden grafischen Darstellung 8 die durchschnittlichen Aufenthalte der Schweiz, sowie von Zürich, Luzern, Weggis, Axenstein, St. Moritz Sommer und Winter, in absoluten Zahlen dargegestellt. Dabei wurden zur besseren Übersicht die *gutartigen Schrumpfungen und die wirksamen Aufenthaltszunahmen durch fette Linien hervorgehoben.*

Klar zu Tage treten in dieser Darstellung die grossen Unterschiede zwischen städtischem und „kurörtlichem" Fremdenverkehr, während die Kurve des gesamtschweizerischen Mittels ohne allzu grosse Schwankungsausschläge zwischen beiden dahinzieht.

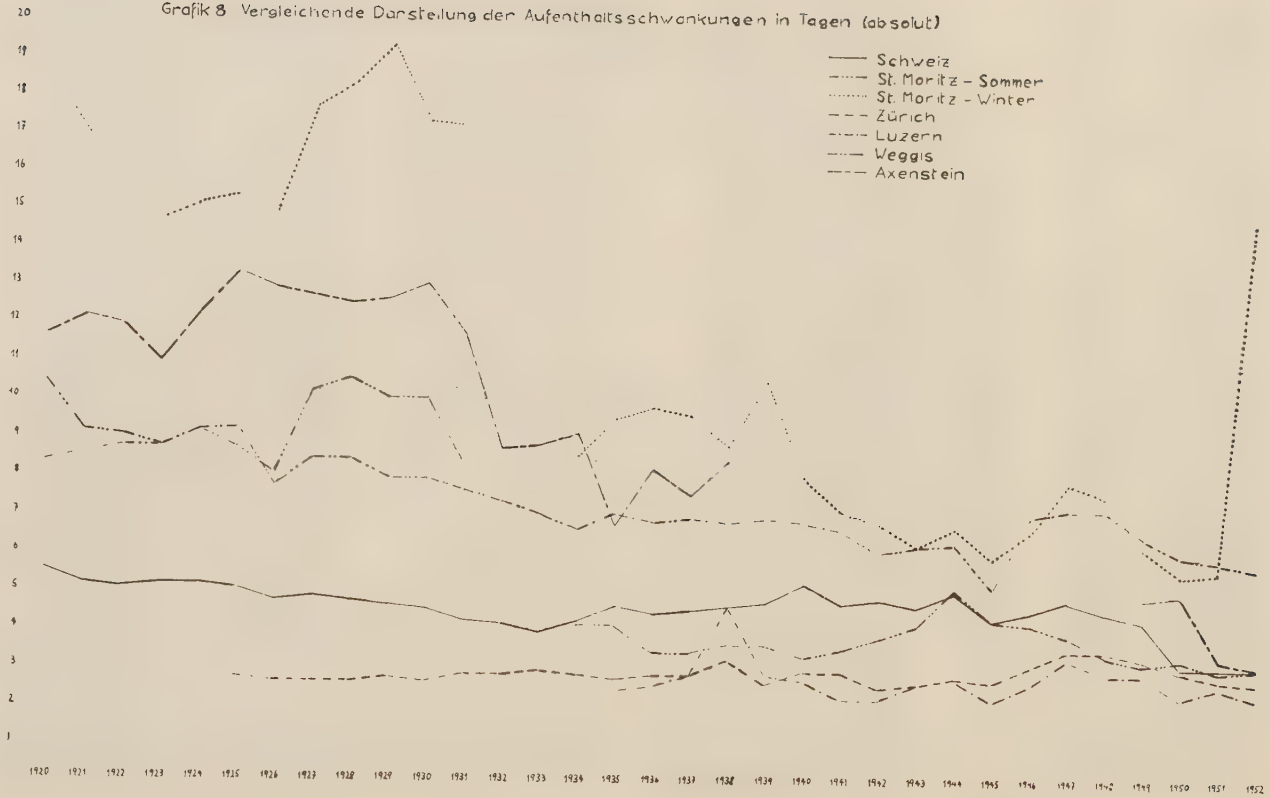
a) Der Verlauf der Aufenthaltskurven

Im *städtischen Fremdenverkehr* kann von einer bedeutenden Wandlung nicht gesprochen werden. Die Kurven ziehen sich *relativ gleichmässig* über die 27 resp. 17 Jahre dahin. Wohl berühren die konjunkturellen Schwankungen auch den städtischen Fremdenverkehr, aber diese Einflüsse kommen hier kaum richtig zum Ausdruck. Hingegen mag doch das relativ starke Anschwellen der Aufenthaltsdauer unmittelbar nach Kriegsende ein Beweis für die oben behauptete *Strukturwandlung des städtischen Fremdenverkehrs* sein, indem nämlich das rein touristische Element eine immer grössere Rolle zu spielen beginnt.

Wesentlich anders zeigt sich der Kurvenverlauf in den *Kurorten.* Auffallend sind die bedeutend stärkeren Schwankungsausschläge, sowie die ständige Schrumpfung, d. h. die *Annäherung an die städtischen Verhältnisse.*

Die Aufenthaltsdauer der ganzen *Schweiz* bildet, wie gesagt, die *Mittellinie zwischen den städtischen und kurörtlichen Verhältnissen.* Die Ausschläge dieser Linie sind etwas deutlicher als bei den städtischen, aber weniger deutlich als bei den kurörtlichen Verhältnissen. Das Aufenthaltsmittel erreicht nie mehr dasjenige der Zeit vor dem ersten Weltkrieg, welches sich zwischen 5 und 6 Tagen bewegte; es liegt seit 1950 sogar um mehr als 2 Tage darunter. Die Frequenzziffern liegen aber seit dem zweiten Weltkrieg über denjenigen vor 1914, sodass die Schrumpfungsverhältnisse als gutartig bezeichnet werden können, obwohl dies in der Zwischenkriegszeit nicht der Fall war.

Grafik 8 Vergleichende Darstellung der Aufenthaltsschwankungen in Tagen (absolut)



b) Vergleich der Schwankungstypen

Augenfällig ist zunächst einmal die Tatsache, dass sich *günstige und ungünstige Veränderungserscheinungen meist über einen längeren Zeitraum ausdehnen,* d. h. gutartige Schrumpfung und wirksame Zunahme folgen sich über einen bestimmten Zeitraum, welcher dann abgelöst wird von einer ungünstigen Periode, wo sich bösartige Schrumpfungen und wirksame Verlängerungen folgen.

Auffallend ist ferner, dass diese einzelnen Perioden sich zeitlich in allen dargestellten Orten ziemlich genau decken. Es ist also offensichtlich, dass sich Konjunkturen oder Krisen nicht direkt in einer Verlängerung oder Verkürzung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer auswirken, sondern es scheint vielmehr so, dass diese *Wirtschaftszyklen lediglich Einfluss auf die Schwankungstypen* haben, nicht aber auf die Richtung der Schwankung selbst. Mit anderen Worten, Krisenerscheinungen brauchen nicht unbedingt eine Verkürzung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer mit sich bringen, in der Regel werden sie entweder bösartige Schrumpfungen oder aber unwirksame Aufenthaltsverlängerungen nach sich ziehen (z. B. 1939/40). Ebenso braucht eine günstige konjunkturelle Entwicklung sich nicht notwendigerweise in einer Aufenthaltsverlängerung zu äussern, sondern neben der wirksamen Verlängerung wird häufig auch die gutartige Schrumpfung in Erscheinung treten (vgl. 1936/37 oder 1946/47 usw.).

C. Die Saisonbedingtheit der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer

(Vgl. Tabelle 18 des Fremdenverkehrs von St. Moritz)

Wir gehen in diesem Abschnitt von der Fragestellung aus, ob die durchschnittliche Aufenthaltsdauer des Winterfremdenverkehrs wesentlich von derjenigen des Sommers verschieden sei, und ob die Veränderung der Aufenthaltsdauer in beiden Saisons zu Tage trete. Zur Abklärung dieser Frage bedienen wir uns der *Zahlen von St. Moritz,* welche, da sie aus demselben Kurort stammen, eine genügende Vergleichbarkeit gewährleisten.

Allgemein muss zuerst die Tatsache hervorgehoben werden, dass die *Aufenthaltsdauer in der Wintersaison immer wesentlich über den Durchschnitten der Sommersaison liegt*[17]. Die *Gründe* dafür müssen in folgenden zwei Tatsachen gesehen werden: Einmal ist in der Wintersaison der *Autotourismus* gering. Die durch die häufigen Ortswechsel des Autotourismus bedingte kurze Aufenthaltsdauer wirkt sich deshalb in der Statistik des Winterfremdenverkehrs nicht aus.

Im weiteren schliesst der Winterfremdenverkehr bereits *typische Eigenschaften* in sich ein, welche sich auf die Aufenthaltsdauer im Sinne einer Ver-

[17] Vgl. auch Rubi Fred, Der Wintertourismus in der Schweiz.

längerung auswirken. Als solche sind beispielsweise die Skischulen und -kurse, gute Sportanlagen wie Skipisten, Eisfelder und geeignete Tourengebiete zu nennen. Auch die Transportmittel und unter ihnen besonders die Skilifts etc. müssen hier erwähnt werden.

Dennoch ist *auch im Winterfremdenverkehr eine Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer* festzustellen. Im speziellen Fall von St. Moritz vollzieht sie sich sogar mit grösserer Gleichmässigkeit als die Schrumpfung der Sommeraufenthalte. Diese Erscheinung muss mit dem ständig zunehmenden *Wochenendverkehr* als Phänomen des allgemein verbreiteten Skisportes in Verbindung gebracht werden.

Es ist anzunehmen, dass sich die durchschnittliche Aufenthaltsdauer des Winterverkehrs noch weiter verkürzen wird, und vielleicht sogar in stärkerem Masse als die des Sommerverkehrs. Man muss erwarten, dass in Zukunft auch der *winterliche Autotourismus* grössere Dimensionen annehmen wird, werden doch immer mehr Stimmen laut, die eine bessere Befahrbarkeit gewisser Alpenstrassen auch im Winter fordern. Im gleichen Sinne können technische Neuerungen im Motorfahrzeubau wirken, sofern sie grössere Unabhängigkeit des Motors und des Fahrzeuges überhaupt von Temperatur und Witterung anstreben.

Sind dann die Möglichkeiten eines winterlichen Autotourimus einmal in genügendem Masse vorhanden, wird sich die durchschnittliche Aufenthaltsdauer des Winterfremdenverkehrs immer mehr derjenigen des Sommerverkehrs nähern.

D. Die Aufenthaltsdauer im einzelnen Hotel

Nachdem wir die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Schweiz, sowie einiger Kurorte betrachtet haben, wollen wir doch auch noch diejenige in einigen Hotels untersuchen.

Für die neueste Zeit steht uns hiefür eine interessante *Statistik der Schweizerischen-Hotel-Treuhand-Gesellschaft* zur Verfügung, welche aber erst im Aufbau ist und noch nicht alle von der SHTG erfassten Betriebe in sich schliesst. Immerhin liegen bereits Daten aus den verschiedenartigsten Betrieben vor, sodass wir doch schon einen wirklichkeitsgetreuen Gesamteindruck erhalten können.

Schwieriger gestalten sich die Verhältnisse bei der Abklärung der Aufenthaltswerte in früherer Zeit. Hier gelang es uns z. T. durch *Anfrage in einzelnen Hotels* einigen Aufschluss zu erhalten, im übrigen hielten wir uns, wenn auch nicht ohne Bedenken, an die zitierten *Fremdenblätter* aus der Zeit vor 1914[18]. Wie bereits in der Einleitung bemerkt wurde, dürfen wir

[18] Allgemeines Fremdenblatt für sämtliche Kurorte Graubündens und der Ostschweiz, Fremdenblatt vom Haslital, Fremdenblatt für Luzern, Vierwaldstättersee, Zugersee und Umgebung, Fremdenblatt von Thun und Umgebung.

diese aus den Fremdenblättern gewonnen Resultate freilich nur mit Vorbehalt betrachten. Ihre Werte sind von sehr ungleicher Zuverlässigkeit, in der Regel müssen wir sie als mindestens 3 bis 6 Tage zu hoch annehmen. (Vgl. Einleitung)

Aus verständlichen Gründen müssen wir die Namen der einzelnen Hotels verschweigen. Wir stellen in der nachfolgenden Tabelle gleichartige Hotels einander, nach Regionen gegliedert, gegenüber.

Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste in einzelnen Hotels

Betriebsart	Region	Durchschnittlicher Aufenthalt vor 1914[19])	1953[20])
Jahresbetriebe	Zürich	9,1	2,9
Jahresbetriebe	Zürich	8,3	3,0
Jahresbetriebe	Zürich	ca. 3,0	1,9
Jahresbetriebe	Zürich	ca. 2,0	2,0
Jahresbetriebe	Luzern	8,6	2,7
Saisonbetriebe	Luzern	11,3	2,5
Saisonbetriebe	Thunersee	10,6	2,1
Saisonbetriebe	Thunersee	29,1	6,4
Saisonbetriebe	Thunersee	4,3	3,6
Saisonbetriebe	Berner Oberland	7,6	1,7
Saisonbetriebe	Berner Oberland	20,9	6,5
Saisonbetriebe	Berner Oberland	19,2	7,0
Saisonbetriebe	Berner Oberland	23,3	2,7
Saisonbetriebe	Vierwaldstättersee	ca. 10,0	5,2
Saisonbetriebe	Graubünden	38,4	11,3
Saisonbetriebe	Graubünden	18,6	8,3
Saisonbetriebe	Graubünden	16,8	9,1
Saisonbetriebe	Graubünden	11,5	4,9
Saisonbetriebe	Graubünden	14,3	5,8
Saisonbetriebe	Graubünden	20,5	7,4

Diese Tabelle so unvollständig und ungenau sie auch sein mag, verhilft uns doch zur Einsicht, dass *in früheren Zeiten die Aufenthaltsdauer in den einzelnen Hotels sich wesentlich differenzierter* zeigte, zwischen dem höchsten Wert von 38,4 Tagen und dem niedrigsten von ca 2,0 Tagen sind fast alle Grössenordnungen vorhanden. Dies mag auch zur Bestätigung unserer Ansicht beitragen, wonach eben früher in einigen wenigen erstklassigen Häusern eine sehr exklusive Kundschaft verkehrte, welche sehr hohe Einzel-

[19] Auf Grund der Fremdenblätter (unkorrigierte Werte).
[20] Nach Angaben der SHTG.

aufenthalte verzeichnete, während andere, bescheidenere Unternehmungen weniger illustre Persönlichkeiten beherbergten, welche denn auch niedrigere Einzelaufenthalte aufwiesen.

Die *heutigen Verhältnisse* zeigen in dieser Hinsicht ein wesentlich verändertes Bild. Zwar weisen *die einzelnen Hotels immer noch unterschiedliche Aufenthaltsmittel auf, die Differenz ist aber nicht mehr so ausgeprägt* und tendenziell kann sogar eine allgemeine Annäherung an die Durchschnitte der einzelnen Orte, oder sogar an den Landesdurchschnitt, festgestellt werden. Die neuen Strömungen im Fremdenverkehr bewirken eine *starke Nivellierung der einzelnen Durchschnittswerte.*

IV. Die Faktoren, welche die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beeinflussen

Die Veränderungen der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer sind, wie bereits mehrmals betont wurde, ausschliesslich auf die Art der Veränderung von Ankünften und Übernachtungen zurückzuführen. Diese lassen sich aber wiederum durch eine beinahe unerschöpfliche Zahl verschiedenartiger Erscheinungen erklären, von denen in diesem Kapitel die hauptsächlichsten zur Sprache kommen werden.

Da wir die Ursachen der Aufenthaltsschrumpfung in erster Linie im Hinblick auf bestehende Möglichkeiten ihrer Bekämpfung hin untersuchen, ist die Kernfrage die, ob es sich um eine *Strukturwandlung* handle oder nicht. Wobei wir nach Römer[1] unter Strukturwandlung „alle jene Entwicklungs- und Umbildungserscheinungen in der Wirtschaftsgestaltung" zu verstehen haben, „die sich je nach ihren Ursachen plötzlich oder nur allmählich durchsetzen und von dauernder Wirkung sind, d. h. anhaltende Veränderungen des Wirtschaftsverlaufes infolge veränderter Voraussetzungen zur Folge haben".

Die Gründe für die Aufenthaltsschrumpfung sind jedoch so komplexer Natur, dass diese Frage nicht mit einem klaren Ja oder Nein beantwortet werden kann, vielmehr werden *Strukturwandlungen und konjunkturelle Veränderungen immer nebeneinander* bestehen. Diesen letzteren wird man denn auch vermehrte Aufmerksamkeit schenken müssen, da sie allein beeinflussbar sind und eventuell eine Umgestaltung möglich machen könnten.

Gölden führt die *rückläufige Bewegung der Frequenzen seit dem ersten Weltkrieg auf folgende Ursachen* zurück:[2]

1. Stark *verändertes Verhältnis des In- und Ausländerverkehrs seit 1910.* Da die Ausländer sich meist länger am Ort aufhalten als die Schweizer, führt dies zur Schrumpfung der Aufenthaltsdauer im Gesamten.

2. Vor allem die *Länder mit relativ kleiner Aufenthaltsdauer vergrössern ihren Anteil* am schweizerischen Fremdenverkehr.

3. *Verminderung der für die Reise zur Verfügung stehenden Mittel.* (Einkommens- und Vermögensverminderung seit dem ersten Weltkrieg, veränderte Vermögensverteilung einerseits, gesteigertes Reisebedürfnis und Transportverbilligung andererseits).

[1] Römer O., Die Saisonschwankungen im schweizerischen Fremdenverkehr, S. 8.
[2] Gölden H., Strukturwandlungen des schweiz. Fremdenverkehrs, S. 106.

4. *Reisesitten und Reisebedürfnisse verändern sich* teils auf Grund obiger materieller Faktoren, teils aus individuellen Ursachen. (Freude am Ortswechsel, Wochenendverkehr, Bevorzugung des Sport- und Vergnügungsverkehrs gegenüber dem langfristigen Erholungsverkehr.)

5. *Der Motorfahrzeugverkehr* fördert den Ortswechsel wesentlich. Er ist nicht Ursache des Ortswechsels, sondern nur ein Mittel, welches diese Entwicklung förderte. Das Bedürfnis des Ortswechsels bestand schon Ende des 19. Jahrhunderts, der Drang nach Zerstreuung und Vergnügungen steigerte sich nach dem ersten Weltkrieg.

6. *Vermehrter Geschäftsverkehr*

7. *Häufiger Ortswechsel über die Grenze hinaus,* d. h. nur vorübergehender Aufenthalt auf der Durchreise. Vor allem seit dem ersten Weltkrieg.

8. Beim *Wintersport* ist zwar der Ortswechsel gering, dagegen die Aufenthaltsdauer an sich oft klein. (Wochenende, Organisation von Extrazügen usw.)

Gölden betrachtet die Veränderung der Aufenthaltsdauer als eine Erscheinung vorwiegend struktureller Natur. Er erklärt sich die konjunkturellen Veränderungen ferner daraus, dass die Zahl der Ankünfte weniger krisenempfindlich sei als die Zahl der Übernachtungen. Daraus schliesst er, dass in Krisenzeiten die Übernachtungen relativ rascher zurückgehen als die Ankünfte, was zur Schrumpfung der Aufenthaltsdauer führe[3]. Diese Behauptung Göldens wird auch durch unsere grafischen Darstellungen in Kapitel III. bestätigt. Indessen bleibt die Frage offen, ob sie wirklich allgemeine Gültigkeit beanspruchen darf, ob sich z. B. auch in den heutigen Verhältnissen eine Wirtschaftskrise in gleicher Weise auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer auswirken würde. Die folgende Überlegung zeigt, das dies nicht unbedingt der Fall sein müsste. In Zeiten guter Konjunktur sind dem Fremdenverkehr aus den unteren Einkommensschichten zusätzliche Konsumenten erwachsen, deren finanzielle Mittel ihnen aber keinen langen Aufenthalt erlaubt. Eine ausbrechende Krise wird nun aber zuerst diese weniger bemittelten Wirtschaftssubjekte treffen, wogegen sich die Kaufkräftigen weniger, oder noch gar nicht einzuschränken brauchen. Dies führt zu einem Rückgang der kurzfristigen Aufenthalte, d. h. zu einem stärkeren Rückgang der Ankünfte als der Übernachtungen was sich in einer unwirksamen Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer äussert.

Vor allem in der heutigen Zeit, wo die Rolle des Sozialtourismus ihre wahre Bedeutung erlangt hat, ist dieser letztere Fall der wahrscheinlichere. Diese gedankliche Überlegung findet übrigens auch eine Bestätigung im Frequenzrückgang des luzernischen Fremdenverkehrs in den Jahren 1937/38, bei gleichzeitiger Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer. (Vgl. Grafik 4)

Aus diesem Grunde sehen wir in der Behauptung Göldens nicht eine allgemein gültige Regel, sondern eine blosse Feststellung *historischer Tatsachen.*

[3] Gölden H., Strukturwandlungen des schweiz. Fremdenverkehrs, S. 101.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen wollen wir nun versuchen, die einzelnen Ursachen gesondert zu betrachten und zu erklären, wobei wir uns aber nicht strikte an die Einteilung Göldens halten werden.

A. Die Wandlung des Menschen

1. In der sozialen Struktur

Die Touristen der Zeit *vor dem ersten Weltkrieg* gehörten *weitgehend* einer *gesellschaftlichen Oberschicht* an, und zwar auf der einen Seite der grossgrundbesitzenden Klasse und dem Adel, auf der anderen Seite dem gehobenen Mittelstand, wie Ärzte, Juristen, Wissenschaftler, hohe Beamte usw. Auch die Rentiers waren oft und gerne gesehene Gäste unserer Kurorte. In der ersten Gruppe spielt das *gesellschaftliche Leben* eine hervorragende Rolle. Nur einen kleinen Teil ihres Lebens brachten diese Menschen auf ihren Besitzungen zu, der Winter wurde meist in der Stadt, die Sommermonate in irgend einem mondänen Kurort zugebracht. Diese Sommeraufenthalte erstreckten sich häufig über Monate hinaus. In den Kurorten ging das gesellschaftliche Leben weiter, Besuche wurden empfangen und erwidert, Beziehungen wurden angeknüpft und selbst der Eheanbahnung kam eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu[4]. Grosse Bedeutung genossen als Unterhaltungsmittel das Spiel, die Musik, sowie die Bälle und andere Vergnügungen.

Die zweite Gruppe, d. h. *der gehobene Mittelstand*, war nicht allzu verschieden von dem heutigen. Die Erwerbstätigkeit verhinderte allzu grosse Ausdehnung der Ferienaufenthalte. Ferien bedeutete für diese Klasse auch damals schon *Erholung in der Natur* von der Arbeit und vor allem vom nervenaufreibenden, unnatürlichen Stadtleben. Meist bevorzugten diese Leute deshalb stillere ländliche Gegenden, wo sie sich auf Gängen durch die Natur die gewünschte Erholung verschaffen konnten.

Heute ist man vielfach der Ansicht, diese letzgenannte Gruppe sei in unseren Kurorten nur zu einem kleinen Teil vertreten gewesen und die Besitzklasse habe das Hauptkontingent der Gäste gestellt. Diese Annahme trifft sicher für einige wenige Kurorte zu, ist aber, auf die Gesamtheit der Fremdenplätze übertragen, bestimmt verfehlt.

Die falsche Beurteilung der Verhältnisse vor 1914 beruht wohl auf dem Umstand, dass nur aus den namhaften Kurorten und vor allem von bedeutenderen Hotels heute noch Überlieferungen vorhanden sind, während es kaum mehr möglich ist, den genauen Sachverhalt in weniger bekannten Orten und in kleineren Hotels oder Pensionen zu rekonstruieren. Immerhin mögen die nachfolgenden Feststellungen unsere Auffassung bekräftigen.

[4] Vgl. Artikel „Familienferien und Hotellerie" in Schweizer Hotel-Revue, Nr. 6, Basel 1955.

In einem Grandhotel von Klosters setzten sich die Gäste während der Saison (August) im Jahre 1900 aus folgenden Berufsgruppen zusammen:[5] (In % des Gästetotals)

Ohne Berufsangabe	52%
Adel	3%
Privatiers	2%
Höhere Staatsbeamte, Politiker usw.	4%
Berufsoffiziere	3%
Industrielle	3%
Professoren, Lehrer an höheren Lehranstalten	6%
Freie akademische Berufe (Ärzte, Anwälte usw.)	14%
Subalterne Beamte	5%
Kaufleute	8%

Zu dieser Zusammenstellung muss noch bemerkt werden, dass sie sich, wie gesagt, auf ein Grandhotel bezieht; es scheint klar, dass in einer kleineren Pension die Verhältnisse noch mehr zugunsten des Mittelstandes liegen würden. Gerade von Kleinhotels, Pensionen usw. lassen sich aber solche Zusammenstellungen kaum machen, da dort sehr wenig Berufsangaben zu finden sind. Auch bei unserem Beispiel ist nicht einmal von der Hälfte der Gäste bekannt, welche Tätigkeit sie ausüben. Vermutlich sind von diesen 52% die meisten ohne Rang und Namen, da diese sonst sehr wahrscheinlich dem Hotelier bekannt gewesen wären. Es darf daher wohl angenommen werden, dass es sich hier vorwiegend auch um Vertreter des Mittelstandes handelt. Aber selbst wenn wir diese Unbekannte aus der Rechnung weglassen, ergibt sich doch eine deutliche Übermacht der mittelständischen Gäste.

Auch das nachfolgende Zitat Peyers[6] mag zur Bestätigung des Gesagten beitragen: „Unzweifelhaft sind gegenwärtig in Engelberg die Deutschen Herren des Platzes ... Unter den Deutschen hinwiederum machen sich, neben den *vielen Doktoren der Rechte, der Medizin* und *der Philosophie* und *ungezählten Beamten* auch zahlreiche Juden[7] und Jüdinnen recht bemerklich."

Wenn auch aus verständlichen Gründen der von der Zeit und vom Geld unabhängige Grandseigneur der angesehenere Gast war, so war doch, wie wir gesehen haben, der Angehörige des Mittelstandes zweifellos der häufigere. Dies geht übrigens auch aus den erhaltenen Gästebüchern zahlreicher Hotels und aus der relativ kleinen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer im 19. Jahrhundert hervor.

Es darf ferner auch nicht ausser acht gelassen werden, dass bereits im 19. Jahrhundert die *arbeitende Bevölkerung* in steigendem Masse der Erholung bedurfte. Die weitgehende Arbeitsteilung in den industriellen Be-

[5] Allgemeines Fremdenblatt für sämtliche bündnerischen Kurorte, 1900.
[6] Peyer G., Geschichte des Reisens in der Schweiz.
[7] Damit sind Kaufleute und Händler gemeint.

trieben führte dazu, dass immer mehr eintönige Teilarbeit geleistet werden musste. Mehr und mehr wurde eine schnelle, rationalisierte, nervenaufreibende Kleinarbeit gefordert. Die handwerkliche Befriedigung nahm fortwährend ab, während psychische und physische Kräfte des Menschen stets in vermehrtem Masse in Anspruch genommen wurden. Dadurch nahm das Bedürfnis nach Ruhe und Erholung ständig zu. J. Lorenz führt dieses gesteigerte Erholungsbedürfnis auf folgende Ursachen zurück:[8]

Die *modernen Arbeiter* sind an die Kontrolluhr gebunden. Das Arbeitstempo wächst in den modernen rationalisierten Betrieben mehr und mehr. Arbeitsteilung, Aufhebung des individuellen Werkcharakters der Arbeiter, Teilarbeit mit vorgeschriebenen Handgriffen, das soziale Leben der modernen Gesellschaft, das Gebunden-sein an die Minute, die Verkehrsmittel, die Wohnverhältnisse, „Knappheit der Mittel und Trommelfeuer der Reklame", führen beim modernen Menschen zu einer unzufriedenen Gereiztheit. Die Industrialisierung hatte dem Fabrikmenschen durch übermässig lange Arbeitszeiten seine Freiheit und in weitem Masse auch seine Denkfähigkeit, die Fähigkeit selbständig zu handeln, genommen. Dies führte zu Vermassung und Versklavung. Durch soziale Fortschritte (Fabrikgesetz usw.) hat der Mensch viel von seiner freien Zeit zurückerhalten, nicht aber seine früheren Lebensgewohnheiten, seine Fähigkeit zu selbständigem Denken und Handeln. Die Freizeitbeschäftigung beginnt problematisch zu werden. Die ungenützte freie Zeit erweckt vermehrtes Verlangen nach Vergnügungen und Zerstreuungen, wozu aber häufig das Geld fehlt.

Diese von Lorenz treffend umrissene Problematik beginnt sich bereits vor Ausbruch des ersten Weltkrieges bemerkbar zu machen. D. h. in latenter Form war das vermehrte Erholungsbedürfnis schon früher vorhanden. Aber erst der Zusammenbruch des viktorianischen Zeitalters und die fortschreitende *Ausbreitung der sozialen Bewegung* legten kurz vor dem ersten Weltkrieg den Grundstein zu einer sozialen Umgestaltung der Gesellschaft.

Das Friedensjahr 1918 stellt uns bereits vor eine *neue Gesellschaftsordnung:* Die Arbeiterschaft hat sich zum Wort gemeldet. Die besitzende Schicht hat, wörtlich und bildlich gesprochen, immer mehr an Boden verloren. Das gesellschaftliche Niveau der unteren Schichten beginnt sich zu heben, das der Oberschicht zu senken. Die sozialen Unterschiede werden immer mehr, wenn auch nicht aus-, so doch angeglichen.

Für den Fremdenverkehr bedeutet dies zunächst einmal den fast völligen Wegfall der „Elitekundschaft" und die Zunahme der Kundschaft „zweiten Ranges". Schon *diese Umstellung,* also *eine Strukturwandlung,* trug wesentlich zur Verkürzung der Aufenthaltsdauer bei, welche aber, da sie durch eine starke Vermehrung der Ankünfte hervorgerufen wurde, eher gutartiger Natur ist.

[8] Lorenz J., „Erholung und Arbeitskraft" in Verkehr und Tourismus in der Kriegswirtschaft.

2. In der Gesinnung

Der Mensch des 18. und teilweise noch des 19. Jahrhunderts war noch in erster Linie *häuslich gesinnt.* In Bezug auf Vergnügen und Unterhaltung war er noch relativ anspruchslos und Rousseaus „zurück zur Natur" hallte noch deutlich nach. Öffentliche Veranstaltungen wie Theater, Konzerte, Opernaufführungen usw. nahmen aber einen immer breiteren Raum ein. Indessen vermochte erst der Weltkrieg 1914/18 eine tiefgreifende *Wandlung in der Gesinnung des* Menschen hervorzurufen.

Ein seelischer Schock ging, ausgelöst vom blutigen Ringen, durch die ganze Welt. Das geruhsame bürgerliche Leben war aus den Angeln gehoben. Das Gefühl, dass wohl der Krieg zu Ende, aber der Frieden, vor allem der innere Frieden, noch keineswegs hergestellt sei, drückte die Menschen. Dazu kam ein Hass und eine Geringschätzung gegenüber der älteren Generation, welche man für dieses blutige Geschehen verantwortlich machte. Bewusst wurde mit aller Tradition gebrochen. Die moderne Richtung in Kunst, Literatur und Musik demonstriert, dass man nicht gewillt war, im alten Fahrwasser weiter zu segeln.

Der spontane *Bruch mit der Tradition* ohne feste neue Richtlinien verursachte zunächst eine geistige Ziellosigkeit und eine innere Unruhe des Menschen, welche noch wesentlich dadurch verstärkt wurde, dass das Leben des Menschen, um mit Ortega y Gasset[9] zu sprechen „nach der Dimension seiner Potentialität hin" gewachsen ist, d. h. es stehen dem heutigen Menschen auf geistigem, wissenschaftlichem und kulturellem Gebiet, ja in allen Lebensbereichen, weit mehr Möglichkeiten offen als früher. Es ist deshalb für den heutigen Menschen ohne Zweifel tatsächlich schwieriger sich in das Leben hineinzufinden, als dies vor fünfzig oder hundert Jahren der Fall war. Können wir nicht vielleicht gerade im zeitgenössischen Künstler, dem rastlosen Sucher, die heutige Generation widerspiegelt finden? Zahlreich sind aber sicher neben den Suchenden auch diejenigen, welche die Schwierigkeiten für unüberwindbar halten und sie deshalb fliehen. Vielleicht erkennen wir im Suchenden und im Fliehenden die Symptome einer Übergangszeit, einer Zeit des Umbruchs, welche sich entscheidend auf die Gesinnung des Menschen auswirkt.

Die Flucht vieler Leute „vor dem Leben", die Entbehrungen des Krieges, die Ungewissheit, wie lange man vor neuen Katastrophen sicher sei, führten zu einer starken *Vergnügungs- und Genussucht.* Man hatte nur noch ein mildes Lächeln übrig für „Gartenlaubenromantik", Spaziergänge und andere Naturgenüsse. Tanz, Spiel, Feste und Reisen, Unterhaltung und Vergnügungen aller Art standen im Vordergrund. Die Mentalität der neuen und vor allem der jüngeren Schichten des Reisepublikums war der früheren diametral entgegengesetzt. Man legte weniger Wert auf den kontemplativen Naturgenuss, sondern vielmehr darauf, in kürzester Zeit möglichst viel zu sehen und

[9] Ortega y Gasset J., Der Aufstand der Massen.

zu erleben. Diese Tatsache kann einerseits mit dem Nachholbedarf der früher vom Tourismus ausgeschlossenen Kreise, andererseits mit dem Verlangen, vor Ausbruch neuer Katastrophen möglichst viele Eindrücke zu sammeln, erklärt werden.

Auch im zweiten Weltkrieg wiederholten sich diese Erscheinungen zum grossen Teil und wirkten sich in einer Vertiefung und Verschärfung dieser Wandlungen aus. Auch hier handelt es sich um eine *Strukturwandlung*, deren Einfluss gerade im modernen Fremdenverkehr immer mehr an Bedeutung gewann und die für die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer sehr weitgehend verantwortlich gemacht werden muss.

3. Die Wandlung in der Freizeitbeschäftigung

Neben den traditionellen Unterhaltungsmöglichkeiten gewann für den Fremdenverkehr des 20. Jahrhunderts in zunehmendem Masse der *Sport* an Bedeutung, als eine Zeiterscheinung, welche weitgehend den modernen Menschen charakterisiert.

Der Sport ist ja zwar, gerade in der Schweiz, keine moderne Erscheinung. Schwingen, Ringen, Hornussen, Schiessen, Steinstossen und andere Übungen waren in der Schweiz schon im Mittelalter allgemein beliebt und verbreitet. Das Hirtenfest zu Unspunnen von 1803 mag eine der ersten international besuchten Sportveranstaltungen der Schweiz gewesen sein.

Den Fremdenverkehr beeinflussten aber in spürbarer Art und Weise erst die gegen Ende des 19. Jahrhunderts aufkommenden *Massensportarten*. Der um diese Zeit aus dem Norden zu uns gelangte *Skisport* bildete ein winterliches Pendant zu dem nur im Sommer betriebenen *Alpinismus*, welch letzterem zuerst vor allem unsere englischen Gäste huldigten. Neben den älteren *Wintersportarten* wie Eislauf, Schlitteln und den jüngeren Curling und Eishockey usw. bildet der *Skilauf* die Grundlage des heutigen Fremdenverkehrs und zwar sowohl als aktiv ausgeübter Sport, wie auch als Schausport. Die ersten alpinen Skitouren wurden um 1890, das erste schweizerische Skirennen 1902 in Glarus durchgeführt. Innerhalb eines halben Jahrhunderts entwickelte sich der Skisport in der Schweiz zu einem wahrhaften *Volkssport*. Dank Seilbahnen, Funis, Skilifts usw. werden ihm immer mehr Gebiete erschlossen. Der *Weekendverkehr im Winter* hat dadurch gewaltige Ausmasse angenommen.

Das rasche Überhandnehmen der Wintersportarten wirkte sich auf unsere Hotellerie sehr fruchtbar aus, sodass die *Wintersportplätze* in unserem Voralpengebiet immer zahlreicher wurden. Ständig wachsende Frequenzen, vor allem seit dem ersten Weltkrieg, zeugen von der zunehmenden Sportbegeisterung.

Diese *Entwicklung zum Massensportbetrieb* blieb nicht ohne Auswirkung auf den Fremdenverkehr. Gute Bahnverbindungen und organisierte Carfahrten nach den Wintersportzentren förderten den Weekendverkehr stark.

Die Verkürzung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer steht mit dieser Erscheinung in engem Zusammenhang. Einmal dadurch, dass durch den sportbedingten Wochenendverkehr eine zusätzliche Nachfrage entsteht, dann aber auch dadurch, dass nun in vielen Fällen die Ferien nicht mehr ganz im Sommer genommen werden, sondern zur Hälfte im Sommer und zur anderen Hälfte in der Wintersaison. Diese Aufenthaltsschrumpfung ist also zum Teil auf eine zusätzliche kurzfristige Frequenz, zum anderen Teil auf eine Frequenzumschichtung oder -verteilung zurückzuführen.

Von den *aktiv ausgeführten Sommersportarten* haben sich vor allem gewisse Wassersportarten (Schwimmen, Rudern usw.) zu eigentlichen Massenerscheinungen entwickelt, und was die Skipiste dem Winterfremdenverkehr, bedeutet das *Strandbad* dem sommerlichen Tourismus. Für den Fremdenverkehr fällt dem Strandbad in doppelter Hinsicht Bedeutung zu. Einmal ist es zum grossartigen Förderer des sommerlichen Ausflugs- und Wochenendverkehrs geworden. Zudem ist ein moderner Sommerkurort ohne Strand- oder Schwimmbad kaum mehr denkbar. Die Eröffnung des Strandbades Lido in Luzern, im Jahre 1929, soll sich beispielsweise laut Jahresbericht der Verkehrskommission[10] in sehr günstiger Weise auf die Frequenzen des dortigen Fremdenverkehrs ausgewirkt haben.

Sehr häufig treten die Sommersportarten vermischt auf. Radfahrten oder Wanderungen werden oft mit dem später noch speziell zu besprechenden Camping mit Badeaufenthalten an Seen kombiniert, usw.

Wie der Wintersport wirkt sich also auch der Sommersport in verschiedener Weise auf Frequenzen und Aufenthaltsdauer aus, je nachdem er während des Ferienaufenthaltes, oder auf Wochenendausflügen ausgeübt wird. Im ersten Fall kann er unter Umständen zu einer Verlängerung der Aufenthaltsdauer beitragen, im zweiten Fall dagegen wird er ihre Schrumpfung fördern.

Neben diesen Sportarten, welche von der Masse selbst ausgeübt werden, haben aber auch die *Schausportveranstaltungen* eine grosse Bedeutung erlangt. Im *Winter* sind es vor allem Eishockey, Eiskunstlauf, Ski- und Bobrennen, welche die Massen anzuziehen vermögen.

Im *Sommer* sind diese Veranstaltungen ebenso zahlreich wie mannigfaltig. Ganz auf die Masse sind vor allem Fussballspiele, Boxturniere, Auto-, Motorrad- und Velorennen zugeschnitten, aber auch Turn-, Reit- und andere Veranstaltungen ziehen grosse Menschenmengen in ihren Bann.

All diese sportlichen Konkurrenzen bringen einen ausgeprägten, kurzfristigen Massenverkehr mit sich, der jedoch die durchschnittliche Aufenthaltsdauer wenig beeinflusst, da die Besucher meist schon am gleichen Tag wieder an ihren Wohnort zurückkehren. Nutzniesser sind also in diesem Fall, vom Standpunkt des Fremdenverkehrs aus gesehen, vor allem die Verkehrsbetriebe und vielleicht noch die Restaurants.

[10] Jahresbericht der Verkehrskommission für Luzern, Vierwaldstättersee und Umgebung, 1930.

B. Die Veränderungen in der Herkunft der Gäste

Im Fremdenverkehr gilt eine Faustregel, welche besagt, dass die Aufenthaltsdauer eines Gastes umso grösser sei, je weiter er herkomme. Diese Regel ist weder falsch noch richtig. Sie geht von der Überlegung aus, dass man aus finanziellen, wie aus zeitlichen Gründen kurzfristige Reisen eher auf kurze Distanzen beschränkt - natürlich mit Ausnahme des diplomatischen und des Geschäftsverkehrs. Hat man schon eine teure und weite Reise zu bewältigen, so will man dafür auch durch einen entsprechend langen Aufenthalt entschädigt sein. Diese Überlegung ist sicher richtig, man übersieht dabei aber offenbar, dass sich dieser lange Aufenthalt nicht unbedingt auf einen einzelnen Ort oder ein einzelnes Hotel beziehen muss; im Gegenteil, gerade diejenigen Touristen, welche von einem anderen Kontinent kommen, werden vielfach die vielleicht einzige Möglichkeit benutzen, möglichst viel von Europa zu sehen und die einzelnen Länder möglichst genau kennen zu lernen. Gerade für die überseeischen Touristen dürfte dies wohl mehrheitlich der Fall sein[11]. Damit ergeben sich aber für die einzelnen Kurorte wiederum kurze Aufenthaltsdauern.

Die mittlere Aufenthaltsdauer der Ausländer lag bis zum Jahre 1945 regelmässig über derjenigen der inländischen Gäste. In der Nachkriegszeit ist dies nun nicht mehr immer der Fall, wie dies Tabelle 19 zeigt.

Tabelle 19: Mittlere Aufenthaltsdauer der Gäste nach ihrer Herkunft

Land	1937	1947	1952	1953
Schweiz	3,5	4,4	3,9	3,8
Belgien und Luxemburg	3,4	3,4	3,4	3,5
Deutschland	4,4	6,9	2,4	2,4
Frankreich	3,8	3,2	2,9	2,9
Grossbritannien und Irland	6,9	6,6	4,6	4,3
Italien	3,0	2,8	2,3	2,2
Niederlande	4,4	5,0	3,2	3,3
USA	3,5	3,4	3,7	2,4

Es ist nun interessant zu untersuchen, in welchem Verhältnis diese Staaten, mit ihren recht verschieden langen Aufenthalten, am schweizerischen Fremdenverkehr beteiligt sind. Tabelle 20 soll uns hierüber Auskunft geben.

Die Gesamtaufenthaltsdauer der ausländischen Gäste wurde bereits in Tabelle 11 dargestellt. Wir können hier nun noch ergänzend einige Gründe für die *Schrumpfung der Aufenthaltsdauer* der Ausländer anführen. Im Wesentlichen sind hier zwei Tatsachen verantwortlich zu machen, einmal ist

[11] Dies ist heute in besonderem Masse bei den amerikanischen Touristen in Europa der Fall.

Tabelle 20: Rangliste der Herkunftsländer und ihr prozentualer Anteil am Ausländerverkehr der Schweiz

Jahr	1. Rang	2. Rang	3. Rang	4. Rang	5. Rang	6. Rang	7. Rang
1937	GB 27,0	F 18,5	D 16,6	NE 12,4	US 5,1	BE 4,7	I 3,2
1947	GB 40,8	F 13,2	BE 12,3	US 8,2	I 3,7	NE 3,5	D 2,0
1951	GB 26,1	F 14,9	D 11,5	BE 9,5	US 8,1	I 7,3	NE 6,6
				BE 10,4			
1952	GB 17,6	D 16,4	F 15,7	US 10,4	I 7,6	NE 6,6	—
1953	D 19,4	BG 18,9	F 15,4	US 9,9	BE 9,1	I 6,8	NE 6,4

GB = Grossbritannien, F = Frankreich, D = Deutschland, NE = Niederlande, BE = Belgien und Luxemburg, I = Italien, US = Vereinigte Staaten von Amerika

bei den Ländern, die sich früher durch eine hohe Aufenthaltsdauer auszeichneten, eine deutliche Schrumpfung eingetreten, wie z. B. bei England, Deutschland, den USA. und den Niederlanden. Ferner macht sich eine *Verlagerung der Anteile* an unserem Fremdenverkehr zu Gunsten *jener Länder bemerkbar, welche* sich *durch eine niedrige Aufenthaltsdauer auszeichneten*, z. B. Italien.

Die Schrumpfung der mittleren Aufenthaltsdauer der Gäste aus den verschiedenen Ländern ist vor allem auf zwei Ursachen zurückzuführen, einmal natürlich auf den stets zunehmenden ausländischen *Autotourismus*. Gerade in den oben angeführten wichtigsten Herkunftsländern des schweizerischen Fremdenverkehrs nimmt er ständig an Umfang zu. Zu einem Teil muss aber die Verkürzung der Aufenthaltsdauer auch der *Devisenbewirtschaftung* zugeschrieben werden. In neuerer Zeit spielen allerdings die Devisenschwierigkeiten keine grosse Rolle mehr, aber in der unmittelbaren Nachkriegszeit bildeten sie ein ernstes Hindernis für den Tourismus.

C. Wirtschaftliche Umwandlungen

Der Fremdenverkehr steht mit dem Wirtschaftsleben des In- und Auslandes in engstem Zusammenhang, er ist direkt von den wirtschaftlichen Wechsellagen abhängig. Die besondere Empfindlichkeit gegenüber der internationalen Wirtschaftslage zeigt sich in den Frequenzschwankungen. Aber auch die ganze geschichtliche Wirtschaftsentwicklung berührte den Fremdenverkehr aufs engste und rief neben den konjunkturellen Einflüssen auch gewisse Strukturwandlungen hervor.

1. Die Wohlstandsteigerung

Die Industrialisierungsbestrebungen in England machten bald auch auf dem Kontinent Schule, vor allem aber in Deutschland. Nach den grossen *Edelmetallfunden* in Amerika und Australien von 1848 gelangten Gold

und Silber über England nach dem europäischen Kontinent. Um 1850 begannen diese Schätze nach und nach den Banken zuzufliessen. In ganz Europa steigerten sich Gewinnsucht, Unternehmungsgeist und Spekulationslust. Die einengenden Zunftbestimmungen wurden fallen gelassen und der liberale Gedanke ebnete einer freien Wirtschaftsentfaltung den Weg.
Es wurden gewinnversprechende Unternehmungen gegründet. Da aber die Eigenkapitalien der Unternehmer nicht mehr immer zur Gründung industrieller Betriebe ausreichten, kam es zu *Kapitalzusammenballungen.* Der allgemeine Wirtschaftsauftrieb führte indessen auch zur Bildung grosser privater Vermögen, welche durch Spekulationen immer mehr vergrössert wurden.

Hand in Hand mit der zunehmenden Kapitalbildung trug auch die *Wissenschaft* wesentliches zur wirtschaftlichen Entwicklung bei. Die rastlose Forschung auf allen Gebieten und die steigende Produktivität der Arbeit durch die *Industrialisierung* brachten eine Ausweitung des Produktionsvolumens mit sich. Mit der wachsenden wirtschaftlichen Entfaltung ging eine Vermehrung der Gütermenge parallel, welche viel stärker war als die Bevölkerungsvermehrung.

Durch rationellere Produktionsmethoden und durch die Einfuhr billiger Nahrungsmittel aus dem Ausland steigerte sich der Wohlstand immer mehr.

In den rasch aufblühenden Industrien fanden, neben den zugewanderten ländlichen Bevölkerungsschichten, auch die bisherigen Stiefkinder der Wirtschaft, die Bettler und umherstreifenden Vaganten, Arbeit und damit auch ein regelmässiges Einkommen.

Auch *das schweizerische Wirtschaftssystem* entwickelte sich unter dem Einfluss der englischen Ereignisse in ähnlicher Weise wie dasjenige Deutschlands.

2. Die Disharmonie in der Wirtschaftsentwicklung

Es sind in erster Linie die *veränderte Verteilung des Volksvermögens* und die zyklischen *Veränderungen des Volkseinkommens,* welche sich auf den Fremdenverkehr unmittelbar auswirken. Diese Veränderungen können sehr verschiedene Ursachen haben.

Die Erschütterung der wirtschaftlichen Lage, wie sie der erste Weltkrieg allgemein hervorrief, bewirkte in vielen Ländern eine Zerrüttung der *Währungsverhältnisse.* Das reiche *Deutschland* ist besiegt. Die durch den Vertrag von Versailles auferlegten Reparationsbedingungen bürden dem deutschen Volk eine schwere Kriegsschuld auf, welche das deutsche Wirtschaftssystem im Sommer 1923 in eine bodenlose Inflation, einen völligen Finanzzusammenbruch drängt. Erst im Dezember 1923 gelang durch eine schwerwiegende Operation die Stabilisierung der Währung, indem eine Billion Papiermark einer Rentenmark gleichgesetzt wurde. Diese Massnahme vermochte zwar eine langsame Gesundung der Wirtschaftslage in die Wege zu leiten, aber

auf Kosten von riesigen Vermögensverlusten von Seiten Privater. Ein grosser Teil der reichen Klasse verarmte ganz oder teilweise.

Aber nicht nur die deutschen, sondern auch die übrigen europäischen Währungsverhältnisse beeinflussten den schweizerischen Fremdenverkehr. Vor allem *Frankreich* und *Belgien*, welche durch den tiefen Stand ihrer Währungen für ausländische Touristen „günstig" waren, traten als ernste Konkurrenten auf. Die Stabilisierung ihrer Währungen Ende der zwanziger Jahre liess dann den Touristenstrom in der Schweiz wieder anschwellen.

Auch die Pfundabwertung von 1931 in *England* machte sich in den Frequenzen des schweizerischen Fremdenverkehrs durch einen starken Ausfall der englischen Gäste unliebsam bemerkbar.

Die ungünstigen *Wechselkurse des Schweizerfrankens* wirkten sich auf die Fremdenindustrie in doppelter Hinsicht nachteilig aus; einmal konnten sich die Angehörigen valutaschwacher Länder nur selten mehr einen Aufenthalt in der teuren Schweiz erlauben, andererseits waren diese Länder von den Touristen ihrer preislichen Vorteile wegen bevorzugt. Die *Frankenabwertung* vom Herbst 1937 brachte endlich die ersehnte Anpassung, deren Erfolg sich dann auch tatsächlich in einer gesteigerten Frequenz des folgenden Jahres offenbarte.

Auch nach dem zweiten Weltkrieg erwuchsen der Schweiz in verschiedenen Ländern mit tiefen Wechselkursen gefährliche Konkurrenten. Ausländer und Schweizer strömten in Massen nach Frankreich, Italien, Österreich und Spanien. Für die Bewohner vieler Länder waren andererseits Ferien in der Schweiz oft ein unerschwinglicher Luxus, sodass ein grosser Teil dieser Gäste ausblieb.

Dass auch die *Wandlung des wirtschaftlichen Systems* als Folge politischer Ereignisse unseren Fremdenverkehr folgenschwer beeinflussen kann, zeigt das Beispiel Russlands.

Den Wirtschaftsverhältnissen in *Russland* drückte die Revolution von 1917 erbarmungslos ihren Stempel auf. Die früheren russischen Gäste in der Schweiz, der Adel, die Grossgrundbesitzer und die hohen Beamten, sahen sich völlig entrechtet und enteignet.

In *England* war es vor allem der erbitterte Kampf zur See gegen Deutschland, der im ersten Weltkrieg das britische Reich in eine Schuldnerposition gegenüber Amerika drängte. Es mussten *steuerpolitische Massnahmen* getroffen werden, welche vor allem die besitzende Klasse hart trafen.

Durch solche Erscheinungen in vielen Ländern gingen die einstigen „klassischen" Gäste dem Tourismus für immer verloren, oder rückten sozial auf eine Stufe, welche sie gegenüber den andern Fremdenverkehrskonsumenten nicht mehr in den Vordergrund stellte.

Natürlich wäre es verfehlt zu behaupten, der individuelle Reichtum sei aus der Welt verschwunden. Dies mochte in Russland grösstenteils der Fall sein, aber in anderen Ländern gab und gibt es immer noch reiche Leute, wenn auch nicht mehr die alte besitzende Klasse. Der Reichtum liegt nun vor allem

in den Händen des Unternehmertums, dieses aber – und das ist für die Hotellerie von Bedeutung – kann nicht mehr so ganz uneingeschränkt über seine Zeit verfügen, wie früher Grossgrundbesitzer und Adelige, d. h. es kann sich nicht monatelange Ferienaufenthalte gönnen.

Von besonderer Tragweite sind für den Fremdenverkehr immer die *Krisen und Wirtschaftsdepressionen*, gleichgültig, ob es sich um reine Wirtschaftskrisen handle, oder auch um Ereignisse, welche den Wirtschaftsablauf beeinflussen, wie Streiks, Revolutionen oder Kriege.

Die grosse *Weltwirtschaftskrise*, welcher bereits wirtschaftliche Spannungen, (wie z. B. im Jahre 1926 der Kohlenstreik in England), vorangegangen waren, verursachte ein Absinken des Lebensstandards der Betroffenen. Zunächst fielen natürlich die unteren Einkommensschichten als touristische Konsumenten aus. Da diese, wo sie überhaupt der Hotelkundschaft angehörten, vor allem den zusätzlichen kurzfristigen Fremdenverkehr repräsentiert hatten, bewirkte dieser Ausfall in gewissen Kurorten zunächst eine unwirksame Verlängerung der Aufenthaltsdauer. (Vgl. z. B. Tabelle 17 in den Jahren 1929/30 usw.) Je mehr sich die Krise verschärfte, desto mehr sahen sich auch die übrigen Schichten gezwungen, ihre Ausgaben für die Erholung einzuschränken, resp. ihre Aufenthalte zu verkürzen.

Bereits nach der Weltwirtschaftskrise griffen viele Länder zur *Devisenbewirtschaftung*. Diese wurde dann aber vor allem nach dem zweiten Weltkrieg zu einem recht spürbaren Hemmschuh für den internationalen Fremdenverkehr.

D. Soziale und politische Umwandlungen

1. Soziale Umwandlungen

Achtzehntes und neunzehntes Jahrhundert schufen sowohl in sozialer, wie auch in politischer Hinsicht Situationen, welche sich direkt oder indirekt auf unsere Hotellerie auswirkten.

Von grösster Bedeutung für den Tourismus war die mit der Industrialisierung in Zusammenhang stehende *Bevölkerungsvermehrung*.

Bereits 1750 bis 1760 ereigneten sich in der englischen Industrie revolutionäre Vorgänge, welche ein Anwachsen der industriellen Bevölkerung und eine *Konzentration in den Städten* zur Folge hatten. Hauptgrund der sprungartigen Erhöhung der Bevölkerungsziffer ist vor allem der grosse Fortschritt der Hygiene. Innerhalb weniger Jahrzehnte sank die Kindersterblichkeit wesentlich, ohne dass gleichzeitig eine Senkung der Geburtenziffer erfolgt wäre. Dieser Bevölkerungsüberschuss, welcher in allen europäischen Industrieländern festzustellen war, bewirkte eine Massenauswanderung nach überseeischen Gebieten.

In diese Zeit fielen gewaltige *soziale Umschichtungen.* Das geruhsame, handwerklich orientierte Leben des mittelalterlichen Stadtbewohners wich dem aufreibenden, rastlosen des Stadtmenschen. Das Leben, eingeschlossen im Steinmeer der Städte, die aufreibende Jagd nach dem Geld, erweckten in den Menschen das Verlangen, wenigstens für kurze Zeit diesem Treiben zu entfliehen, Erholung und Entspannung in der Natur zu finden. Die Erfüllung dieses Wunsches wurde der Masse durch die Verbilligung und Erleichterung des Reisens in vermehrtem Masse ermöglicht. Was vorher nur den Reichen möglich gewesen war, konnte sich immer mehr auch der materiell weniger gut Gestellte erlauben und der den Menschen eigene Nachahmungstrieb veranlasste eine breitere Bevölkerungsschicht, die bevorzugten Reisegebiete aufzusuchen. Da aber ein Hotelaufenthalt, trotz den gesenkten Reisekosten, nicht billiger geworden war, zog diese soziale Umstellung schon früh eine *Strukturwandlung* nach sich, welche sich in der verkürzten Aufenthaltsdauer, in der Bevorzugung billiger und einfacher Hotels oder anderer Unterkunftsmöglichkeiten, äusserte.

Mit zunehmender Verbesserung der sozialen Verhältnisse, vor allem seit dem ersten Weltkrieg, erfasste die *Demokratisierung des Reisens* immer weitere Kreise. Immer grösser wurde die Zahl der unselbständig Erwerbenden, die in den Genuss bezahlter Ferien kamen, wie dies in Tabelle 21 deutlich zum Ausdruck kommt.

Tabelle 21: Die Entwicklung der bezahlten Ferien in der Schweiz[12]

Jahr	Von 100 Fabriken gewährten bezahlte Ferien:	Von 100 vom Fabrikgesetz erfassten Arbeitern erhielten bezahlte Ferien:
1910	11,9%	8 %
1926	22,4%	41,9%
1937	74,5%	66,2%
1944	87,9%	82,3%

Indessen berücksichtigten nicht alle diese neu gewonnenen Touristen die Hotellerie. Teils wurden durch Fabriken oder gewerkschaftliche Organisationen eigene Ferienhäuser gebaut, aber auch billige Ferienwohnungen und das Camping halfen mit, diese *zusätzliche Nachfrage* zu befriedigen. Wo aber diese neu gewonnenen Konsumenten ihren Ferienaufenthalt im Hotel zubrachten, mussten sie entweder ihre Ausgaben auf ein Minimum reduzieren oder die Aufenthaltsdauer auf einige wenige Tage beschränken. All die kurzfristigen Aufenthalte, die aus dieser zusätzlichen Nachfrage entstanden, förderten natürlich die *Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer,* bewirkten aber andererseits eine Frequenzsteigerung, welche die Schrumpfung zu einer gutartigen werden liess.

[12] Humbert-Droz, Der Kampf um die Ferien, S. 12.

Das Phänomen der *Demokratisierung des Fremdenverkehrs* geht im Wesentlichen schon auf die Zeit vor 1914 zurück. Soziale Errungenschaften, wie Altersversicherung, Kranken- und Unfallversicherung, Arbeitslosenunterstützung, wie überhaupt die ganze Entwicklung des Sozialversicherungswesens im In- und Ausland, förderten diese Erscheinung wesentlich, da die Garantie staatlicher Hilfe im Alter oder in Tagen der Not, das Gefühl der sozialen Sicherheit stärkte und damit vermehrte Mittel für die fast unentbehrlich gewordene Erholung frei setzte.

2. Politische Umwandlungen

Politische Einflüsse wirken sich erfahrungsgemäss, wenn überhaupt, auf den Fremdenverkehr vorwiegend in ungünstigem Sinne aus, da sie meistens den normalen Verlauf der Ereignisse, das überkommene Wettbewerbsgefüge ändern. Sie brauchen nicht immer Aufenthaltsverkürzungen nach sich zu ziehen, sondern können sogar mitunter das Gegenteil herbeiführen. So war es z. B. im Sommer 1953 vielen Reisenden, des in Frankreich ausgebrochenen Streiks des Bahnpersonals wegen, nicht mehr möglich, den Kurort im gewünschten Zeitraum zu verlassen. Vielen Gästen blieb keine andere Möglichkeit, als diesen Zwangsaufenthalt über sich ergehen zu lassen. Ähnliche Wirkungen können plötzlich ausbrechende Kriege oder Revolutionen hervorrufen. Neben diesen *unfreiwilligen Aufenthaltsverlängerungen* können politische Ereignisse auch in Form der Emigration zu langen Aufenthalten führen. Sogar *innenpolitische Strömungen,* wie Ende der Dreissigerjahre die nationalistischen Bewegungen in den meisten europäischen Ländern, (z. B. die enlische stay at home-Bewegung oder die deutsche Heimatland-Propaganda), können sich unter Umständen auf den Fremdenverkehr auswirken.

Immerhin ist es auch möglich, dass aus politischen Ereignissen dem Fremdenverkehr *Vorteile* erwachsen können. Als wichtigstes Beispiel hierfür kann der deutsch-französische Krieg von 1870/71 gelten; dessen für Deutschland günstiger Ausgang verschaffte der Schweiz in den Jahren 1871 und 1872 eine wahre Flut von deutschen Gästen. Auch Besuche grosser Staatsmänner können die Blicke des Auslandes auf das Gastland lenken oder sogar zu einem Aufenthalt animieren. Dasselbe gilt für ausländische Organisationen, welche ihren Sitz in der Schweiz aufgeschlagen haben, wie etwa seinerzeit der Völkerbund oder wie heute Teile der UNO.

E. Die Entwicklung der Technik

Seit dem 19. Jahrhundert durchläuft die Technik einen unerhörten Siegeszug. In allen Kulturländern griff sie tief in die menschlichen Lebensgewohnheiten ein. Bedeutungsvoll waren für den Tourismus natürlich vor allem die verkehrstechnischen Errungenschaften und Fortschritte.

Bahnen und *Dampfschiffe* sind die traditionellen Verkehrsmittel, deren Entwicklung bei früherer Gelegenheit geschildert wurde. Dennoch stand die Zeit nicht still und es haben sich beide Verkehrsträger in den letzten Jahrzehnten vermehrt und verbessert. Aber die letzten Jahre standen im Zeichen eines phänomenalen Aufstieges des Automobils und des Flugzeuges, der hier noch eine besondere Betrachtung rechtfertigt.

Kurz vor dem ersten Weltkrieg begann, mit der *Motorisierung des Strassenverkehrs,* ein neuer Abschnitt in der Entwicklung des Reiseverkehrs. Das Automobil, dessen Verbreitung nach Überwindung anfänglicher Schwierigkeiten rasche Fortschritte machte, bot nicht nur neuartige, schnellere Transportmöglichkeiten, sondern gab dem Fremdenverkehr in der Form des Autotourismus ein gänzlich verändertes Gepräge. Der motorisierte Fremdenverkehr hat dann seit dem zweiten Weltkrieg mit dem Aufkommen der *Kleinwagen* und *Motorroller* einen enormen Aufschwung genommen.

Dem stets stärker anschwellenden Verkehr vermochte auch das alte Strassennetz nicht mehr zu genügen und erfuhr auf dem Gebiete der ganzen Schweiz Ausbauten und Erweiterungen. Trotzdem sind unsere Strassenverhältnisse den Anforderungen des heutigen Automobilverkehrs nicht mehr gewachsen und es drängen sich neue Verbesserungen auf, die eine rasche Realisierung fordern.

Gegenüber dem gewöhnlichen Reiseverkehr bietet der private Autotourismus unbestreitbare *Vorteile,* welche ihm immer mehr Anhänger verschaffen. Seine grosse Beliebtheit als touristisches Verkehrsmittel verdankt das Automobil nach Britschgi[13] folgenden Gegebenheiten:

1. Grosse Geschwindigkeit unter gewissen Bedingungen (hauptsächlich auf kürzeren Strecken).
2. Beliebige *Regulierbarkeit der Geschwindigkeit.*
3. *Komfort* (Bessere Aussicht, Gepäck im Wagen etc.).
4. *Universalität* (Strassennetz verzweigter und vielfältiger als Bahnnetz, keine Abhängigkeit von Stationen oder Fahrplänen).
5. Günstiges *Transportmittel für Ausflüge.*
6. Die *Reisekosten* sind unter Umständen geringer (z. B. wenn mehrere Personen die Kosten teilen).

Der Autotourismus weist freilich auch seine *Schattenseiten* auf, welche Brischgi in folgenden Punkten zusammenfasst.

1. Geringere *Geschwindigkeit* als Bahn oder Flugzeug über längere Strecken.
2. *Geringere Bewegungsfreiheit* der Reisenden; dieser Nachteil fällt nicht so schwer ins Gewicht, weil man beliebige Zwischenhalte machen kann.
3. *Beeinträchtigung des Genusses durch äussere Einflüsse* (Wetter, schlechte Strassen, Nachtfahrten).

[13] Britschgi J., „Le trafic routier à la lumière du tourisme", in Revue du Tourisme 1951, Nr. 2, S. 124.

4. *Ermüdung* des Fahrers (kann oft durch Ablösung des Fahrers kompensiert werden).
5. Geringe *Sicherheit* (von allen Verkehrsmitteln sind die Motorfahrzeuge die unsichersten; Pannen, Unfallgefahr usw).

Diese Nachteile können indessen oft durch subjektives Verhalten der Reisenden gemildert oder aufgehoben werden. Sie fallen gegenüber den Vorteilen weniger schwer ins Gewicht und werden oft durch das *sportliche Interesse* des Fahrers abgeschwächt.

Während die Reise per Bahn vorwiegend Mittel zur Erreichung eines bestimmten Zieles war, welches man zum Aufenthaltsort ausersehen hatte, ist *beim Auto die Reise weitgehend Selbstzweck* geworden; d. h. die Reise ist nicht mehr nur der Weg zum Ort der Erholung, sie dient bereits selbst als Mittel zur Erholung. Ganz ähnlich wie in den Anfangszeiten des Tourismus besucht man während seiner Ferien nicht mehr nur einen Ort in einem Land, sondern das ganze Land oder sogar mehrere Länder. Dabei werden jedesmal die bekanntesten Sehenswürdigkeiten besucht. *Das Schwergewicht hat sich vom Aufenthalt auf die Reise übertragen.* Dies gilt nicht mehr allein für die Autotouristen, sondern auch die Bahnreisenden haben diese Tendenz weitgehend nachgeahmt.

Will man den *Einfluss des Autotourismus auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer* untersuchen, so muss man zwischen inländischem und ausländischem Autotourismus unterscheiden, da, wie Kipfer beobachtet[14], der erstere sich nicht in gleicher Weise auf das Aufenthaltsmittel auswirkt wie der letztere. Kipfer stellt nämlich fest, dass der Trend des schweizerischen Motorfahrzeugbestandes von 1934 bis 1951 um 64 % zugenommen hat, während in der gleichen Zeit der Trend der mittleren Aufenthaltsdauer um 29 % anstieg.

Der *motorisierte Binnentourismus* hat demnach nicht zu einer Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer geführt, sondern im Gegenteil zu einer Verlängerung.

Dieses Phänomen muss verschiedenen Ursachen zugeschrieben werden. Die wichtigste sehen wir darin, dass viele früher kurze Aufenthalte durch das Auto gleichsam auf Null zusammengeschrumpft sind, d. h. da viele Orte schneller und leichter erreichbar sind als mit der Bahn, erübrigt sich oft ein eintägiger Hotelaufenthalt, wo dieser in früheren Zeiten noch nötig war; man kehrt also am gleichen Tag an den Ausgangspunkt zurück. Diese Tatsache spielt natürlich vor allem im Geschäfts- und Ausflugsverkehr über relativ kurze Strecken, also im Binnenverkehr, eine grosse Rolle und bewirkt natürlich ein Anwachsen der durchschnittlichen Aufenthalte.

Der *Autotourismus der Ausländer* dagegen bewirkte eine Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer, wie dies aus den folgenden Erhebungen des Eidg. Statistischen Amtes hervorgeht:[15]

[14] Kipfer A., Der Trend im schweizerischen Fremdenverkehr.
[15] Die Volkswirtschaft, Jhg. 1937, Heft 11, S. 577.

Tabelle 22: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Bahn- und Autogäste

Jahr	Autogäste	Bahngäste
1930	3,0	5,1
1935	2,8	5,5
1937	2,4	4,1

Die Folgen dieses Überhandnehmens des Autotourismus können wie folgt charakterisiert werden:

1. Stärkerer Besuch der Einrichtungen des Fremdenverkehrs
2. Erschliessung neuer Gebiete
3. Bessere Verteilung des Fremdenstromes
4. An Stelle des Ferienaufenthaltes tritt immer mehr die Ferienreise

Auch eine ganz besondere Gattung des Autotourismus, der *Carverkehr*, führt im wesentlichen zu ähnlichen Erscheinungen. Das Konkurrenzverhältnis im Cargewerbe verlangt, dass der Carhalter bei der Anpreisung einer Reise den Besuch möglichst vieler Sehenswürdigkeiten verspricht. Zudem dient der Carverkehr schon ohnehin *vorwiegend einem kurzfristigen Reiseverkehr*. Diese beiden Tatsachen führen dazu, dass beim Car-Reiseverkehr eintägige Aufenthalte am Orte die Regel bilden. Das starke Überhandnehmen dieser Verkehrsart wirkt sich natürlich auch in unseren Fremdenverkehrsstatistiken als aufenthaltsverkürzend aus.

Um sich dieser Konkurrenz zu erwehren, haben dann auch die Bahnen verschiedentlich begonnen, solche Gesellschaftsreisen, wo in möglichst kurzer Zeit möglichst viele Sehenswürdigkeiten besucht werden, zu veranstalten.

Ob, und in welcher Weise der *Luftverkehr* sich auf die Aufenthaltsdauer auswirkt, ist schwer zu sagen. Er kommt ja auch im Erholungsverkehr selten in reiner Form vor, sondern versieht meist nur den Zubringerdienst aus anderen Ländern, wogegen dann die Verteilung des Touristenstromes wiederum durch Bahn und Auto besorgt wird. Es muss deshalb auch das für den Bahn- resp. Autoverkehr Gesagte Gültigkeit haben.

F. Wandlungen des touristischen Angebotes

1. Die Beherbergung in Privatwohnungen

Gerade diejenigen Gäste, welche einen längeren Aufenthalt an einem Ort beabsichtigen, ziehen häufig die Beherbergung in Ferienwohnungen und Chalets vor. Die Privatwohnung bietet zweifellos gewisse *Vorteile* gegenüber dem Aufenthalt im Hotel, so vor allem die Unabhängigkeit von jeder Art Zwang und Etikette, keine Rücksichtnahme auf Mitgäste usw.

Besonders in neuerer Zeit nimmt der *Anteil der privat wohnenden Gäste* in vielen Fremdengebieten recht erhebliche Ausmasse an, und an vielen Orten werden sogar die Zahlen der Hotelgäste übertroffen. (Vgl. Kapitel I. Lit C 2.)

Oft sind es vor allem Sparsamkeitsgründe welche die Gäste zu einem Aufenthalt in Ferienwohnungen veranlassen. Aber auch familiäre *Gründe* geben häufig den Ausschlag. Vor allem Familien mit Kindern ziehen den Aufenthalt in einer Ferienwohnung dem Hotel vor, weil sich die Kinder hier freier bewegen können.

Da vor allem Gäste, welche den langfristigen Aufenthalt pflegen, die Ferienwohnungen bevorzugen, wirkt sich diese Wandlung sicher auch auf die in den Hotels registrierte *Aufenthaltsdauer* im Sinne einer Verkürzung aus und zwar ist die Schrumpfung eine bösartige, denn ohne Zweifel verursacht die private Beherbergung, welche ja zum Teil als eine *Abwanderung vom Hotel* gewertet werden muss, auch einen Rückgang der Ankünfte und Übernachtungen.

2. Das Camping

Ein Novum des Fremdenverkehrs, das erst in der Nachkriegszeit zu Bedeutung gelangte, ist das Camping. Auf diese Erscheinung wurde bereits in Kapitel I Lit C 2 hingewiesen.

Das Camping wird in der Schweiz als typischer *Wandertourismus* charakterisiert. Diese Bezeichnung erhält ihre Bestätigung in der Tatsache, dass die *Aufenthaltsdauer* für sämtliche 83 TCS-Zeltplätze einen Durchschnitt von nur 1,8 Tagen erreicht[16].

Zu einem grossen Teil wird das Camping wohl als *Jugendtourismus* zu betrachten sein, aber auch der *Familientourismus* ist wesentlich an dieser Erscheinung beteiligt.

Von den am Camping Beteiligten sind schätzungsweise $^2/_3$ *motorisiert.* Wie schon in Kapitel I widerlegt wurde, stammen die Campingtouristen nicht etwa zur Hauptsache aus den unteren Einkommensschichten, die oft gehörte Behauptung, dass das Camping der Hotellerie keine Gäste entziehe, ist deshalb falsch.

Nicht ohne Bedeutung scheint aber die Tatsache, dass das Camping vor allem von jenen Fremdenverkehrskonsumenten ausgeübt wird, welche eine Ferienreise mit mehreren kurzfristigen Aufenthalten dem Ferienaufenthalt vorziehen, also von den *„Nomaden" unter den Touristen.* Wir begegnen also hier einmal einer Erscheinung des modernen Tourismus, welche durch den Entzug der kurzfristigen Aufenthalte aus der Hotellerie auf die Aufenthaltsdauer verlängernd wirkt.

---

[16] Kauer E., „Camping – ein Phänomen des nachkriegszeitlichen Autotourismus", in TOURING Nr. 33, 1953.

3. Der Wochenendverkehr

Das Weekend ist zwar an sich keine neue Form des Tourismus der Nachkriegszeit, aber seine Bedeutung wuchs seit den Kriegsjahren stark über diejenige vor 1939 hinaus. Im Gegensatz zum Camping, wo rund 39 % der Gäste Ausländer sind, bringt es die Struktur des Weekends mit sich, dass es fast ausschliesslich dem *Binnentourismus* und zwar meist über relativ kleine Distanzen dient.

Der heutige Wochenendverkehr verdankt seine Bedeutung in erster Linie dem *Sport* und zwar sowohl dem aktiven, wie dem passiven.

Der *aktive Sport* ist erst in jüngerer Zeit zum gewaltigen Förderer dieser Verkehrsart geworden. Vor allem die während des letzten Krieges lancierte Aktion „Das ganze Volk fährt Ski" verlieh dem kurzfristigen Wintersportverkehr unerhörten Auftrieb.

Aber auch im Sommer vermag – wie wir bereits gesehen haben – der aktive Sport den Wochenendverkehr stark zu fördern. An dieser Stelle sind hauptsächlich der Alpinismus und der Wassersport im allgemeinen zu nennen.

Neben diesem aktiven Sport gewinnt aber auch die vermehrte *passive Teilnahme der Bevölkerung am Sportgeschehen,* der heutige Sportenthusiasmus, für den kurzfristigen Fremdenverkehr ständig an Bedeutung, vor allem in Form der sportlichen Schauveranstaltungen.

Selbstverständlich ist der Wochenendtourismus aber nicht ausschliesslich Sportverkehr. Vielfach tritt er auch als eine Form des demokratisierten Tourismus in Erscheinung, indem viele Fremdenverkehrskonsumenten sich an Stelle eines teuren langfristigen Aufenthaltes eine oder mehrere kurzfristige Wochenendfahrten leisten. Dies kann in Form von *Ausflugsfahrten* oder von organisierten *Gesellschaftsreisen* (Cars. etc.) der Fall sein. Aber nicht nur die unteren, sondern ebensosehr auch die oberen Einkommensschichten beteiligen sich an diesem Ausflugsverkehr. Der Unterschied besteht lediglich darin, dass der finanziell Bessergestellte diese Wochenendfahrten nicht an Stelle eines Ferienaufenthaltes ausführt, sondern sie bilden hier zusätzlichen kurzfristigen Tourismus.

Die typischen *Eigenschaften des Wochenendverkehrs* lassen sich in folgenden drei Punkten resümieren:

a) *Kurzfristigkeit,*
b) Zum grössten Teil *zusätzlicher Tourismus,*
c) *Massenverkehr*

Die *Bedeutung des Wochenendverkehrs* für die Hotellerie liegt, vor allem dort, wo er zur Massenerscheinung wird, einerseits in einer Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer, andererseits in einer meist recht spürbaren Frequenzzunahme. Er ist folglich Ursache einer gutartigen Aufenthaltsschrumpfung. Wo sich die Weekendgäste vorwiegend aus den unteren Einkommensschichten rekrutieren, ist diese Verkehrsart stark *konjunkturabhängig;* seine Kurzfristigkeit und die Möglichkeit zu raschem Um-

disponieren bedingen ferner eine starke *Abhängigkeit von meteorologischen Verhältnissen.* Aus diesen Tatsachen lassen sich nun auch die zu der grafischen Darstellung 5 gemachten Feststellungen, wonach in Zeiten der Konjunktur gutartige Schrumpfungen mit wirksamen Aufenthaltsverlängerungen in ständigem Wechsel stehen, leicht erklären.

G. Verschiedene Einflüsse

1. Der Einfluss des Wetters auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer

Wie aus einer eingehenden Untersuchung Lüthis[17] hervorgeht, lassen sich die direkten Einflüsse des Wetters auf die Frequenzzahlen und auf die Aufenthaltsdauer kaum ermitteln, vor allem aus dem einfachen Grunde nicht, weil ja diese Zahlen von den mannigfaltigsten Faktoren abhängen, unter denen das Wetter nur einer von vielen ist, der sich nicht isoliert betrachten lässt.

Lüthi hat für eine Periode von neunzehn Jahren den Einfluss des Wetters auf die Zahl der Ankünfte in Luzern darzustellen versucht. In vier Jahren erfolgte trotz schlechten Wetters eine Zunahme, und in drei Jahren trotz guten Wetters eine Abnahme der Ankünfte.

Vor allem aber darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass sich die Witterungseinflüsse in den verschiedenen Kurorten recht unterschiedlich auswirken, sodass ohnehin *keine Regeln von allgemeiner Gültigkeit* aufgestellt werden können. Ein Gebirgskurort, der vor allem als Ausgangspunkt für Bergtouren gilt, wird auf Wettereinflüsse viel empfindlicher reagieren als ein mondäner Kurort mit all seinen Zerstreuungsmöglichkeiten. Ja, oft wird sogar des einen Leid dem andern zur Freud, wie dies das folgende Zitat unterstreicht:[18] „Namentlich waren es die höher gelegenen Stationen und Bergkurorte, denen während des vergangenen Sommers das Wetter stark zugesetzt hat. Den Hauptnutzen zogen natürlich die Hauptzentren unseres Fremdenverkehrs, wie Luzern, Zürich, Interlaken, die Ufer des Genfersees und der oberitalienischen Seen, welche dem Fremden auch während des schlechten Wetters abwechslungsreiche Unterhaltung zu bieten vermögen."

Man kann also in Schlechtwetterjahren im Fremdenverkehr nur eine allgemeingültige Feststellung machen, nämlich, dass ein *Zug von den kleineren Kurorten nach den grösseren Fremdenzentren* zu beobachten ist, welche dann häufig als „Warteorte" benutzt werden.

Andauernde allgemeine Schlechtwetterperioden führen heute paradoxerweise oft zu einer *Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer,* wie dies im Jahre 1954 aus der Statistik und aus den Äusserungen zahlreicher Hoteliers hervorging.

[17] Lüthi E., Der Fremdenverkehr der Stadt Luzern, S. 140 ff..
[18] Jahresbericht der Verkehrskommission, Luzern 1911, S. 64.

Tabelle 23: Ankünfte und Übernachtungen in Hotels und Pensionen der Schweiz im Monat August der Jahre 1953 und 1954

Jahr	Schweizer Ankünfte	Logiernächte	Aufenthalte	Ausländer Ankünfte	Logiernächte	Aufenthalte
1953	365706	1595486	4,3	738491	2217911	3,0
1954	324624	1499569	4,5	776051	2333111	3,1

Diese Beobachtung muss bei den *Schweizergästen* vor allem durch den teilweisen Ausfall des Ausflugs- und Wochenendverkehrs erklärt werden, welcher, wie aus der obigen Statistik deutlich hervorgeht, zu einer unwirksamen Aufenthaltsverlängerung geführt hat.

Bei den *Ausländern* haben im Jahre 1954 trotz andauernd schlechtem Wetter Ankünfte und Übernachtungen zugenommen. Dies muss wohl darauf zurückzuführen sein, dass hier der kurzfristige Ausflugsverkehr nicht von Bedeutung ist und nur der eigentliche Ferienverkehr, wo nicht so schnell umdisponiert werden kann, in Betracht fällt. Es darf natürlich auch nicht übersehen werden, dass dieses Jahr für ganz Europa sehr regnerisch war, sodass eine Abwanderung der Gäste in Schönwettergebiete nicht in Frage kam. Man darf, wenn man noch die sozusagen unveränderte Aufenthaltsdauer in Betracht zieht, behaupten, dass unter Umständen das *Wetter den Ausländerfremdenverkehr gar nicht beeinflusst*, wohl vor allem deshalb nicht, weil eben der Ausländer seine Ferienpläne schon frühzeitig fasst und sich im Reisebureau Fahrkarten und Hotelarrangement beschafft.

2. Der Einfluss der Reisebureaux

Es sind vor allem zwei Tätigkeitsbereiche der Reisebureaux, welche die Aufenthaltsdauer zu beeinflussen vermögen: Die *Vermittlung von Pauschalarrangements* und die *Organisation von Gesellschaftsreisen.*

Die Bedeutung des ersteren umreisst M. Lichtenberg[19] treffend: „The common employee or worker who only has a certain amount to spend on a travel, and who has to be back at a certain day in order to be able to start work on the day his holidays is over, will appreciate that the staff of the travel agencies have calculated a fixed price for his inclusive tour and have reserved rooms for him along his itinerary and also place on the transport connections for his return journey."

Es sind also hauptsächlich Touristen, welche Zeit und Geld genau einteilen, die für ihren ganzen Ferienaufenthalt Fahrkarten und Hotelzimmer zum Voraus bestellen. Diese Tätigkeit der Reisebureaux wirkt sich somit auf die Aufenthaltsdauer bestimmt im Sinne einer Verlängerung aus.

[19] Lichtenberg M., European Travel Agencies, S. 1.

Das Gegenteil muss nun allerdings von der zweiten, oben angeführten Tätigkeit behauptet werden. Wir haben bereits beim Automobiltourismus gesehen, wie sich solche Gesellschaftsreisen auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer verkürzend auswirken. Das gleiche gilt auch hier, wobei es keine Rolle spielt, welches Verkehrsmittel sich die Organisatoren zur Durchführung ihrer Gesellschaftsfahrten bedienen.

3. Massnahmen der Preisverbilligung

Die Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer war den massgebenden Kreisen schon lange ein Dorn im Auge, wobei zweifellos ihre Bedeutung stark überschätzt wurde, und immer wieder wurden Stimmen laut, welche nach Massnahmen zur Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer riefen.

Eine erste Massnahme finanzieller Art, welche in den Krisenjahren getroffen wurde, ist die *Tarifermässigung* der SBB auf im Ausland gelösten Fahrscheinen, der sog. Ausländerrabatt, welche wir bei den tarifpolitischen Massnahmen noch besprechen werden.

Im Winter 1950/51 setzte sodann der schweiz. Hotelierverein, um den fatalen Wirkungen der Devisenkürzung in England und Frankreich zu begegnen, eine *Sonderprämie*[20] von 50 Schweizerfranken aus, für Auslandgäste, welche mindestens 14 Tage in ein und demselben Wintersporthotel verweilten.

Auch die 1950/51 durch Bundessubventionen *ermässigten Skischul- und Bergführertaxen*[21] trugen zur Verlängerung der Aufenthaltsdauer bei. Die Aktion wurde 1951/52 wiederholt.

Wir können solchen Massnahmen höchstens einen vorübergehenden psychologischen Wert beimessen. Eine Bekämpfung von Strukturwandlungen mit dermassen hohem Einsatz lohnt sich kaum. Muss aber etwas gemacht werden, so könnte man eher die Preise für ein- und zweitägige Aufenthalte – nur diese wirken sich ja, wie wir noch sehen werden, betriebswirtschaftlich nachteilig aus – um einen angemessenen Betrag erhöhen. Doch davon soll im Schlusswort noch die Rede sein.

4. Besondere Veranstaltungen

Veranstaltungen der verschiedensten Art können die durchschnittliche Aufenthaltsdauer eines Ortes, oder sogar einer ganzen Region, ebenfalls spürbar beeinflussen. Eintägige Anlässe oder solche, die nur einmal besucht werden, wirken natürlich aufenthaltsverkürzend, z. B. Kongresse, Ausstel-

[20] Vgl. Schweiz. Hotelier-Verein, Geschäftsbericht 1951.

[21] Vgl. Bundesbeschluss über die Gewährung eines ausserordentlichen Bundesbeitrages zur Verbilligung der Skischul- und Bergführertarife und Botschaft dazu vom 3. Dezember 1951.

lungen, Sportveranstaltungen, einmalige Konzerte, Theateraufführungen usw., wogegen längere Zeit andauernde Veranstaltungen den Aufenthaltsdurchschnitt erhöhen werden. (Festwochen, mehrtägige Sportveranstaltungen, wie Meisterschaften, olympische Spiele usw.) Wir erkennen z. B. im Jahre 1948 im Winterverkehr von St. Moritz eine Aufenthaltsverlängerung, welche sicher mit den olympischen Spielen in Zusammenhang gebracht werden muss.

5. Tarifpolitische Massnahmen der Bahnen

In Anbetracht der herrschenden Krise beschlossen die schweizerischen Verkehrs- und Transportanstalten, erstmals für die Wintersaison 1931/32 auf den im Ausland bei den Agenturen der SBB und den Reisebureaux, sowie bei den Grenzstationen für Ferien- und Erholungsreisen gelösten schweizerischen Einzelfahrausweisen eine *Ermässigung* von 10 % zu gewähren, unter der Bedingung, dass sich die Reisenden mindestens 7 Tage in der Schweiz aufhalten. Diese Massnahme hat sicher auch zu einer wirksamen Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer beigetragen, obwohl ja der Gast nicht verpflichtet war, die ganze Woche an ein und demselben Kurort zu verbringen. Indessen ist aber, wie wir bereits früher gesehen haben, im Winterfremdenverkehr die Tendenz, den Aufenthaltsort zu wechseln, ohnehin geringer.

Diese Massnahme wurde, nachdem sie seit 1933 auch für den Sommer gültig war und die Ermässigung mit Bundeshilfe auf 30 % erhöht werden konnte, bis 1941 beibehalten. Die Mindestdauer des Aufenthaltes betrug jedoch seit 1935 nur noch 6 Tage.

Heute sind noch zahlreiche spezielle Fahrausweise in Kraft, welche wesentlich zur Verbilligung und damit zur Förderung des Reisens beitragen. Vor allem zwei von ihnen haben sich im Laufe der Jahre grosse Beliebtheit errungen: Das Sonntags- und das Ferienbillet. Das *Sonntagsbillet*, welches ursprünglich als Sportbillet gedacht war, spielt vor allem im Binnentourismus eine grosse Rolle und ist zum grossen Förderer des kurzfristigen Wochenendverkehrs geworden. Die dreitägige Gültigkeitsdauer zwingt zu einem maximalen Aufenthalt von zwei Logiernächten. Wir werden später sehen, dass dies die ungünstigste Aufenthaltsdauer ist, sodass vielleicht eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer, wenigstens um einen Tag, angestrebt werden sollte. Denn es scheint uns widersinnig, auf der einen Seite die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer zu bekämpfen, während man auf der anderen Seite zu betriebswirtschaftlich ungünstigen Aufenthalten zwingt.

Das *Ferienabonnement*, welches „bewusst als Nothilfe für die schweizerische Fremdenverkehrswirtschaft gedacht war",[22] erfreute sich bei unseren Gästen stets wachsender Beliebtheit. In den ersten fünf Jahren seines Be-

[22] Meyer H. R. „Eisenbahnjubiläum und Fremdenverkehr", in Schweizerische Hotel-Revue, 1947, Nr. 32.

stehens hat sich die Zahl der ausgegebenen Ferienabonnemente nahezu verdreifacht. An Stelle des 1940 eingeführten Ferienabonnementes trat 1947 das *Ferienbillet*, welches auch heute noch gebräuchlich ist. Es berechtigt zu Hin- und Rückfahrten oder Rundfahrten zu ermässigtem Preis. Es können neben der Reise zum Ferienort auch Ausflugskarten vom Aufenthaltsort oder einer Zwischenstation in das Billet einbezogen werden. Ferner berechtigt es zum Bezug von fünf Ausflugsbilletten zu ermässigtem Preis.

Es wurden aber noch zahlreiche *andere Fahrausweise* geschaffen, welche dem Touristen eine Vergünstigung gewähren, so z. B. die Gesellschaftsbillette, Rundfahrtbillette, Familienbillette, Regionalferienabonnemente und die Feriengeneralabonnemente. Vor allem die beiden letzteren sind für unsere Betrachtung interessant, wirken sie sich doch naturgemäss auf die Aufenthaltsverhältnisse spürbar aus. Das Regionalferienabonnement, welches innerhalb einer Region auf bestimmten Strecken für eine unbeschränkte Anzahl von Fahrten gültig ist und auf den übrigen Strecken 50 % Ermässigung gewährt, wirkt aufenthaltsverlängernd, während das Feriengeneralabonnement zu häufigem Ortswechsel anregt.

V. Bedeutung und wirtschaftliche Auswirkung der verkürzten durchschnittlichen Aufenthaltsdauer

A. Allgemeines

Bevor man die Bedeutung und Wirkung der Schrumpfung der Aufenthaltsdauer ermessen kann, muss man sich darüber klar werden, inwiefern diese Schrumpfung auf Strukturwandlungen zurückzuführen ist.

Ein *einheitlicher Erklärungsgrund für die Abnahme der Aufenthaltsdauer kann nicht gegeben werden*, sie ist vielmehr eine Folge der verschiedenartigsten Ursachen. Aus diesem Grunde kann auch die Frage, ob es sich bei der Aufenthaltsschrumpfung um eine Strukturwandlung handle oder nicht, keineswegs mit einem blossen Ja oder Nein beantwortet werden. Immerhin ist anzunehmen, dass die Veränderung der Lebensgewohnheiten, der Technik, die psychologischen und sozialen Momente und was der Gründe für die Schrumpfung mehr sind, *vorwiegend Strukturwandlungen* darstellen. Daneben beeinflussen aber auch, wie wir festgestellt haben, verschiedene konjunkturelle Faktoren den Aufenthalt. Aus der Mannigfaltigkeit der Ursachen dieser Tatsachen lassen sich die einzelnen Faktoren natürlich nicht herauskristallisieren, da sie ja in einem ständigen Nebeneinander gemeinsam die touristischen Erscheinungen beeinflussen. Eine klare, zahlenmässig belegte Feststellung lässt sich also nicht machen, jedoch geben uns die wirklichen Verhältnisse, wie sie in Kapitel III anhand von Beispielen aufgeführt wurden, Grund, die konjunkturellen Einflüsse auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer nicht zu unterschätzen, wie dies oft der Fall ist.

1. Die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer infolge von Strukturwandlungen

Hierunter fallen, wie es sich aus der Definition ergibt, Veränderungen, welche einen neuen, dauernden Zustand herbeiführen.

Als solche müssen folgende, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beeinflussende Faktoren angesehen werden:

1. Die *sozialen Umschichtungen* (Abnahme der Besitzklasse, starke Zunahme unterer Einkommensschichten am Tourismus, „sanfter Tod des Rentners").

2. Die *gesinnungsmässige Wandlung des Menschen* (erhöhte Vergnügungs- und Genussucht)
3. Der wachsende *Sportenthusiasmus*
4. *Wirtschaftliche Umwandlungen*
5. *Verändertes Verhältnis zwischen Inländer- und Ausländerverkehr.*
6. *Veränderte Reisesitten*
7. *Motorfahrzeugverkehr*

Ob aber auch die damit verbundene Schrumpfung der durchchnittlichen Aufenthaltsdauer a priori als Strukturwandlung betrachtet werden darf, ist eine andere Frage, welche u. E. nicht unbedingt bejaht werden kann. Die relativ kurze Zeit, während welcher wir diese Erscheinungen verfolgen können und die häufigen exogenen Faktoren, welche zugleich ihre Einflüsse ausüben, verunmöglichen eine einwandfreie Feststellung. Es ist ja durchaus denkbar, dass gewisse Strukturwandlungen eine Verkürzung der Aufenthaltsdauer bewirken können, dass aber diese Wirkung durch andere strukturelle oder konjunkturelle Einflüsse abgeschwächt oder aufgehoben werden kann.

Aus diesen Gründen darf die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer nicht selbst als eine Strukturwandlung angesehen werden, was ja auch die statistischen Zahlen von Kapitel III beweisen.

2. Die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer als Folge von konjunkturellen Erscheinungen

Konjunktur und Krise, Politik und wirtschaftliche Verhältnisse üben immer einen starken Einfluss auf den Fremdenverkehr aus. Neben der Frequenz ist es vor allem die Aufenthaltsdauer, die durch solche Erscheinungen bestimmt wird. Jedes Jahr bringt dem Fremdenverkehr irgendwelche konjunkturellen Veränderungen. Die Wirtschaftsverhältnisse mit ihren politischen Begleitumständen sind ständig Wandlungen ausgesetzt, welche wiederum zu Schwankungen im Fremdenverkehr führen. Diese zeigen sich, neben anderen Erscheinungen, auch deutlich im *Wechsel der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer,* welcher *merklich durch die konjunkturellen Einflüsse bestimmt* wird.

3. Übrige Einflüsse

Auch abgesehen von Konjunktur und Strukturwandlungen gibt es zahlreiche zum Teil *wirtschaftliche,* zum Teil *ausserwirtschaftliche Faktoren,* welche den Fremdenverkehr und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beeinflussen. Hier ist vor allem die Witterung zu erwähnen. Aber auch Verbilligungs- und andere tarifpolitische Massnahmen, Veranstaltungen und anderes üben einen wesentlichen Einfluss aus. Diese Erscheinungen sind an anderer Stelle eingehend besprochen worden.

Die *Folgen der verkürzten Aufenthaltsdauer* werden im allgemeinen stark überschätzt. Der mobilere Verkehr, die erhöhte Reiselust u. a. m. haben wohl die Aufenthaltsdauer am einzelnen Ort verkürzt. In der Regel blieb aber der Gast sicher gleichlang, oder sogar noch länger im Land als früher. Die Schrumpfung geht – in der Regel wenigstens – nicht auf einen Rückgang der Übernachtungen zurück, sie ist viel eher die Folge davon, dass die Zahl der Ankünfte relativ stärker steigt als die Zahl der Übernachtungen.

B. Die Wirkung auf die verschiedenen Fremdenverkehrsgewerbe

1. Auswirkung auf Hotellerie und Gastgewerbe

a) Hotellerie

Am sichtbarsten und direktesten trifft die Aufenthaltsschrumpfung natürlich die Hotellerie. Diese Auswirkungen werden u. E. jedoch in der Regel zu pessimistisch bewertet. Man geht auch hier oft – vor allem in der Literatur – von der irrigen Vorstellung aus, dass ein Gast heute so und so viele Tage weniger lang in den Ferien bleibe als früher. Wie wir in den vorangegangenen Kapiteln gesehen haben, ist dies jedoch in der Regel nicht der Fall. Die effektive Feriendauer ist, wie gesagt, in den meisten Fällen ungefähr gleich geblieben, aber die *Dienstleistungen des Fremdenverkehrs werden häufig nicht mehr in einem in sich geschlossenen Zeitraum entgegengenommen, sondern oft auf eine Mehrzahl von Zeitpunkten verteilt.* Gleichzeitig hat eine *Verlagerung des Schwergewichtes vom Aufenthalt auf die Reise* stattgefunden. Der kurzfristige zusätzliche Tourismus führt überdies nebst der Aufenthaltsverkürzung zu einer Frequenzverbesserung, welche für das Gedeihen der Hotellerie nicht ohne Bedeutung ist.

aa) Folgen betriebswirtschaftlicher Natur

Will man die betriebswirtschaftliche Bedeutung der Schwankungen der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer untersuchen, so muß man ihre Beziehungen zu den Kosten der Hotellerie ins Auge fassen.

Bei allen diesen Betrachtungen darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass uns die Durchschnittswerte der Aufenthaltsdauer gar keinen Aufschluss über die Struktur der tatsächlichen Aufenthalte geben, obschon gerade diese Werte allein in der betriebswirtschaftlichen Betrachtung relevant sind. Es sei dies an einem einfachen Rechenbeispiel demonstriert; zu welchem Zwecke die weiter unten stehende Tabelle 24 der Abhängigkeit der Wäschekosten von der Aufenthaltsdauer benutzt und eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von vier Tagen angenommen wird, welche das Resultat von folgenden, willkürlich gewählten einzelnen Aufenthalten sein soll.

Gästezahl	eff. Aufenthalt in Tagen	Durchschn. Aufenthalt in Tagen	Wäschekosten total	Wäschekosten pro Gast
1	4	4	—.70	—.70
1	à 6	4	1.87	—.93
1	à 2			
2	à 1			
1	à 2	4	8.88	1.24
4	à 6			

Wir haben in allen diesen Fällen eine gleiche durchschnittliche Aufenthaltsdauer und doch gelangen wir durch deren Analyse zu völlig verschiedenen Resultaten.

Dieses Exempel zeigt, da wir ja in der Wirklichkeit keine solchen Analysen vornehmen können, wie völlig falsch es wäre, auf Grund der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer genaue, rechnerisch belegte Behauptungen aufstellen zu wollen. Wir müssen uns deshalb auf allgemein gehaltene Feststellungen beschränken, nicht ohne darauf hinzuweisen, dass in der Betriebswirtschaft der Hotellerie unter keinen Umständen mit der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer operiert werden darf, sondern dass betriebswirtschaftliche Betrachtungen im einzelnen Hotelbetrieb nur auf Grund der tatsächlichen Aufenthalte der Gäste, die ja dem Hotelier selbst bekannt sind, gemacht werden dürfen.

Bevor wir die Einflüsse der Aufenthaltsdauer auf die Kosten abklären können, müssen wir uns über die Arten derselben im Klaren sein. Wir unterscheiden:

a) Feste Kosten: Darunter fallen die Löhne, die Personalverpflegung, Personalbeherbergung, Versicherungsprämien, Steuern, Gebühren, Licht, Kraft, Heizung, Putzmaterial, Zinsen, Abschreibungen usw.

b) Variable oder veränderliche Kosten: Unterkunft und Verpflegung der Gäste, Bad, Telefon, Wäscherei usw.

Auf die festen Kosten übt die Aufenthaltsdauer in der Regel keinen Einfluss aus,[1] von den variablen Kosten sind *nur die Kosten der Wäscherei durch die Aufenthaltsdauer beeinflussbar,* die in Tabelle 24 aufgeführt sind.

Aus welchen *Einzelaufenthalten* sich die durchschnittliche Aufenthaltsdauer zusammensetzt, lässt sich, wie gesagt, nicht ermitteln, weshalb wir denn auch keine genauen Angaben über ihr Verhältnis zu den Wäschekosten machen können. Hier müssen im einzelnen Betrieb die Einzelaufenthalte berücksichtigt werden, wobei aus der obenstehenden Tabelle deutlich hervorgeht, dass vor allem die ein- und zweitägigen Aufenthalte betriebswirtschaftlich ungünstig sind, während die übrigen Aufenthalte ein kostenmässig

[1] Sie kann allerdings eine vermehrte Personalbeanspruchung zur Folge haben.

Tabelle 24: Abhängigkeit der Wäschekosten der Beherbergung von der Aufenthaltsdauer des Gastes[2]

Aufenthalt in Tagen	Wäschekosten*
1	2.80
2	1.40
3	—.93
4	—.70
5	—.56
6	—.47
7	—.40
8	—.70
9	—.62
10	—.56

* Bettwäsche und Handtücher.

ziemlich ausgeglichenes Bild zeigen. Das ganze Aufenthaltsdauer-Kosten-Problem dreht sich also im Grunde genommen lediglich um diese ein- und zweitägigen Aufenthalte, über welche ja die durchschnittliche Aufenthaltsdauer nichts aussagt. Wir werden auf die Möglichkeiten der Aufenthaltsverlängerung im Schlusswort noch zu sprechen kommen.

Von grösster Bedeutung sind auch vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen die *Schwankungstypen* der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer, indem die Bettenbesetzung wesentlich zum Verlauf der festen Kosten beiträgt.

Tabelle 25: Schematischer Kostenverlauf nach der Bettenbesetzung[3]

Bettenbesetzung in Prozent	Kosten pro Logiernacht in Fr. fixe	variable	Total
10	40.30	8.14	48.44
20	20.17	8.14	28.31
30	13.45	8.14	21.59
40	10.08	8.14	18.22
50	8.07	8.14	16.21
60	6.72	8.14	14.86
70	5.76	8.14	13.90
80	5.05	8.14	13.19
90	4.48	8.14	12.62
100	4.03	8.14	12.17

[2] Kunz B., „Die Wäschekosten der Beherbergung" in Schweiz. Hotel-Revue 1945, Nr. 51.

[3] Streiff R. C., „Die Preisgestaltung im schweizerischen Hotelgewerbe", in Gegenwarts- und Zukunftsprobleme des schweizerischen Fremdenverkehrs, Festgabe für H. Seiler, S. 87.

Wenn wir nach diesen Feststellungen unsere Schwankungstypen betrachten, so ergibt sich folgendes:

Die bösartige Schrumpfung: Sie erhöht sowohl die Wäschekosten (als einzige der variablen Kosten) als auch den Anteil der Fixkosten an den Kosten pro Logiernacht.

Die gutartige Schrumpfung: Sie erhöht die Wäschekosten, erreicht aber durch die verbesserte Bettenbesetzung eine Abnahme des Fixkostenanteils.

Die neutrale Stabilität: Sie bewirkt keinerlei Kostenveränderungen.

Die vorteilhafte Stabilität: Die Wäschekosten bleiben – allerdings nur theoretisch[4] – gleich, wogegen der Fixkostenanteil durch verbesserte Bettenbesetzung geringer wird.

Die unvorteilhafte Stabilität: Bei (theoretisch) gleichbleibenden Wäschekosten, erhöhter Fixkostenanteil.

Die wirksame Aufenthaltszunahme: Sie bewirkt als Extrem der bösartigen Schrumpfung Verminderung der Wäschekosten – vorausgesetzt, dass sie das Optimum nicht überschreitet – und des Fixkostenanteils.

Die unwirksame Aufenthaltszunahme: Sie bedeutet zwar eine Senkung der Wäschekosten, deren Vorteil aber durch die Erhöhung des Fixkostenanteils wieder in Frage gestellt wird.

Die unbestimmte Aufenthaltsschwankung: Da sie, je nachdem der sinkende oder der steigende Faktor überwiegt, sich völlig verschieden auswirkt, kann hier nichts allgemein Gültiges gesagt werden.

Diese Untersuchung der Schwankungstypen hat natürlich rein *theoretische Bedeutung*. Wenn wir z. B. sagen, dass die gutartige Schrumpfung wohl die Wäschekosten erhöht, andererseits aber den Fixkostenanteil vermindert, so wissen wir noch nicht, in welchem Masse dies geschieht. Es ist möglich, dass die Erhöhung der Wäschekosten durch den sinkenden Fixkostenanteil vermindert wird, es ist aber auch denkbar, dass sie ganz aufgehoben wird. Immerhin wäre es auch hier möglich, auf Grund dieser theoretischen Uebersicht die tatsächlichen Verhältnisse im Betrieb abzuklären, wenn man die einzelnen Aufenthalte verwenden würde.

Wenn wir auch nicht zu exakten Resultaten gelangen können, weil wir nur mit Durchschnitten operieren, so ergibt sich aus dem Gesagten doch, dass *weder eine Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer in betriebswirtschaftlicher Hinsicht unbedingt von Nachteil, noch eine Zunahme oder eine Stabilität unbedingt von Vorteil zu sein braucht.*

In jedem Fall nachteilig sind nur die bösartige Schrumpfung und die unvorteilhafte Stabilität; in jedem Fall vorteilhaft dagegen nur die wirksame Aufenthaltsverlängerung und die vorteilhafte Stabilität. Alle anderen Schwankungstypen können sich, je nach der Struktur der Einzelaufenthalte und der Frequenz, betriebswirtschaftlich verschieden auswirken.

---

[4] Weil ja nicht feststeht, dass sich auch die tatsächlichen Einzelaufenthalte gleichgeblieben sind. Alle oben behaupteten Einflüsse der Aufenthaltsdauer auf die Wäschekosten sind natürlich aus diesem Grunde nur tendenziell.

bb) Folgen nichtbetriebswirtschaftlicher Natur

Ein Faktor dürfte hier noch einigermassen ins Gewicht fallen, das Verhältnis zwischen dem Gast und dem Hotel oder seinem Besitzer, sowie zwischen dem Gast und dem Kurort im Allgemeinen.

Das *Verhältnis zwischen Gast und Hotelinhaber* kann durch die Verkürzung der Aufenthaltsdauer nicht so persönlich werden, wie dies früher oft der Fall war, da dem Hotelier gar nicht mehr genügend Zeit bleibt, die Gewohnheiten und speziellen Wünsche seines Gastes kennen zu lernen und ihnen Rechnung zu tragen. Andrerseits hat der Gast auch nicht mehr die Zeit, sich im Hotel richtig einzuleben.

Der Erfolg der schweizerischen Hotellerie beruht aber sicher nicht zuletzt darauf, dass die Hoteliers dem Gast in jeder Weise entgegenzukommen suchten und sich nach Möglichkeit seinen Verhältnissen und Wünschen anpassten. Hat nun aber der Hotelier nicht mehr die Möglichkeit, seinen Gast richtig kennen zu lernen, muss naturgemäss die individuelle Bedienung etwas verkümmern, was einer Qualitätsverschlechterung gleichkommt und der schweizerischen Hotellerie einen Vorteil gegenüber der ausländischen Konkurrenz entzieht. *Durch die Verkürzung der Aufenthaltsdauer nähert sich der Charakter des Ferienhotels immer mehr demjenigen des Passantenhotels.*

Wir sagten auch, dass das *Verhältnis zwischen Gast und Kurort* durch den verkürzten Aufenthalt weniger eng werde. Dies ist ohne Zweifel ein weiterer Nachteil der verkürzten Aufenthaltsdauer. Es kann z. B. der Fall sein, dass der Gast einen sehr reizvollen Kurort bei schlechtem Wetter kennen lernt und naturgemäss eher schlechte Erinnerungen an diesen Ort behält; einen Eindruck, welcher den Tatsachen nicht entspricht.

Aber selbst dann, wenn der Gast von seinem Aufenthalt voll befriedigt ist, wird er sich während eines kurzen Aufenthaltes mit dem Kurort nicht so vertraut machen können, wie dies früher der Fall war. Dadurch entgehen ihm viele Reize des Ortes, oder er lernt sie nur oberflächlich kennen, sodass sie sich ihm nicht tief genug einprägen. Die Gefahr ist gross, dass der Reisende, welcher während seiner Ferien viele Orte besuchte, von den zahlreichen flüchtigen Eindrücken völlig erdrückt wird, was vor allem propagandistisch von Nachteil ist.

Eine moderne Gewohnheit des Reisenden von heute macht diese Nachteile allerdings zum Teil wieder wett, das *Fotografieren.* Was der Reisende an flüchtigen Eindrücken nicht in sein Gedächtnis aufnehmen kann, trägt er, auf den Film gebannt, nach Hause. Je zahlreicher die Orte sind, die er besuchte, desto mannigfaltiger werden auch seine Reisebilder sein. Gerade für die „Flüsterpropaganda" mag diese Gewohnheit von nicht geringer Bedeutung sein, vermag doch das Bild in den meisten Fällen auf die Menschen einen grösseren Eindruck zu machen als die blosse Reiseschilderung.

Es wurde an mehreren Stellen dieser Arbeit betont, dass eine Verkürzung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer *an einem Orte* nicht notwendigerweise auch eine Verkürzung der Aufenthaltsdauer *im Lande* bedeuten müsse.

Bei aller Stichhaltigkeit dieser Behauptung muss hier doch noch eine Einschränkung gemacht und deren Auswirkungen näher betrachtet werden. Es steht nämlich fest, dass viele Ausländer die Schweiz nur als *Durchgangsland* auf ihrer Ferienreise besuchen und deshalb nur einige wenige Tage bei uns verweilen.

Wenn auch diese Erscheinung an und für sich für uns vielleicht nicht gerade sehr erfreulich ist, so darf doch nicht übersehen werden, dass dies nicht nur einer Abwanderung unserer Gäste nach heute ebenso „hochwertigen" Fremdenverkehrsgebieten gleichkommt, sondern dass, vor allem durch die freie Bewegungs- und Gestaltungsmöglichkeit des Autotourismus, zahlreiche *zusätzliche Gäste* diese Art des Fremdenverkehrs beleben.

Wenn – um ein Beispiel zu geben – ein Deutscher früher nach Italien fuhr, wird er in der Regel die direkte Verbindung gewählt haben. Heute wird er, wenigstens als Motortourist, eine möglichst schöne Reiseroute wählen und an den markantesten Durchgangspunkten kürzeren oder längeren Aufenthalt nehmen. Was sich in einem zusätzlichen Tourismus für die Schweiz äussert.

Andrerseits birgt die Erleichterung des Reisens auch die Möglichkeit in sich, dass der Gast, welcher die Schweiz besucht, auch noch gerade einen Abstecher in unsere Nachbarländer macht. Dieser Tourismus bedeutet für uns eine *Abwanderung*, dagegen natürlich für unsere Nachbarländer zusätzlichen Tourismus. Im grossen und ganzen werden sich Abwanderung und zusätzliche Nachfrage ungefähr die Waage halten, weshalb sie wohl kaum von allzu einschneidenden Folgen begleitet sind.

b) Auswirkung der Aufenthaltsschrumpfung auf das Gastgewerbe

„Was dem einen sin Uhl, ist dem andern sin Nachtigall". Wenn die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer für die Hotellerie in gewissen Fällen tatsächlich von Nachteil ist, so ist das sicher beim übrigen Gastgewerbe nicht der Fall. Zwar zieht es natürlich keinen direkten Nutzen aus der Schrumpfung selbst, aber die Ursachen derselben sind für das Gastgewerbe von *Vorteil*.

Besonders der Autotourismus, der kurzfristige Ausflugsverkehr, dann aber auch das Camping und der Fahrradtourismus erschliessen in vielen Gegenden dem Gastgewerbe ganz neue Entfaltungsmöglichkeiten. Es ist für das Gedeihen eines Restaurants nicht mehr unbedingt notwendig, dass es in der Nähe einer Bahnhaltestelle oder in einem Fremdenort liegt, die Lage in der Nähe einer Strasse, welche zu einem Ausflugs- oder Ferienort führt, kann ebenso günstig sein; ja ein Gasthof kann sich unter Umständen selbst zu einem Ausflugsziel entwickeln.

2. Die Auswirkungen auf die Verkehrsbetriebe

In der Einleitung zu diesem Kapitel wurde die Behauptung aufgestellt, dass die Verkürzung der Aufenthaltsdauer nicht unbedingt Ausdruck einer allgemeinen Verkürzung der Feriendauer sein müsse, sondern dass diese

verkürzten Aufenthalte in erster Linie auf das Konto einer vermehrten Reisetätigkeit zu buchen seien. Es stellt sich nun die Frage, ob dieses vermehrte Reisebedürfnis allein auf das Konto des privaten Autotourismus zu buchen ist oder ob auch die öffentlichen Verkehrsmittel ihren Anteil daran haben.

Der Umstand, dass die Frequenzen der Verkehrsbetriebe vor allem seit dem Krieg stark gewachsen sind, (bei den SBB erfuhren sie fast eine Verdoppelung gegenüber der Vorkriegszeit), lässt uns erkennen, dass tatsächlich auch sie aus der vermehrten Reisetätigkeit Nutzen ziehen. Das starke Anwachsen der Zahl der Beförderten ist sowohl auf den vermehrten Ortswechsel, wie auch auf die stets zunehmende Bedeutung des Ausflugs- und Wochenendverkehrs zurückzuführen.

a) Auswirkungen auf die öffentlichen Verkehrsmittel

Die Frequenzzunahme der Bahnen geht, wie gesagt, sicher auch auf die vermehrte Reisetätigkeit zurück; daneben aber auch auf die bessere Ausgestaltung der Fahrpläne und die Erhöhung des Reisekomfortes. Zur besseren Abklärung der Einflüsse müssen wir zwischen Haupt- und Fremdenverkehrsbahnen unterscheiden.

Die *Hauptverkehrsbahnen* werden durch die vermehrte Reisetätigkeit insofern beeinflusst, als es dem Reisenden durch die verbesserten Fahrpläne und die erhöhte Reisegeschwindigkeit oft möglich geworden ist, einen ziemlich entfernten Ort zu besuchen und am gleichen Tag wieder nach Hause zurückzukehren. An Stelle eines Hotelaufenthaltes wird dann, vor allem im Berufs- und Geschäftsverkehr, eine mehrmalige Reise nach dem Ort der Tätigkeit vorgezogen. Rasche und komfortable Reisemöglichkeiten vermögen oft auch bahnscheue Menschen zu einer Reise zu bewegen.

Dass die *SBB* am vermehrten Reiseverkehr ebenfalls starken Anteil haben, beweist die folgende Statistik:[5]

Tabelle 26: Zahl der durch die SBB beförderten Personen

Jahr	Beförderte Personen
1903	50010978
1913	91649336
1920	86080314
1930	127911307
1940	124509269
1945	204883108
1950	193899386
1953	203471000

Als *Fremdenverkehrsbahnen* bezeichnet man solche Bahnen, „bei denen eine äusserst innige Verbindung zwischen Fremdenverkehr und Bahn besteht".[6]

[5] Statistisches Jahrbuch der SBB.
[6] Froelicher Benedikt, Der Begriff der Fremdenverkehrsbahn.

In der eidgenössischen Statistik erfolgt zwar keine Trennung in Fremdenverkehrs- und übrige Bahnen. Man wird aber nicht fehl gehen, wenn man die in der Statistik gesondert aufgeführten Spezialbahnen als mehrheitlich dem Tourismus dienend betrachtet.

Man könnte vielleicht zunächst der Ansicht sein, die vermehrte Reisetätigkeit des heutigen Touristen bestehe nur im Automobilverkehr. Dass dies nicht der Fall ist, beweist uns Tabelle 27. Es ist zwar anzunehmen, dass die Verlagerung des Schwergewichtes vom Aufenthalt auf die Reise im Autotourismus ihren Ursprung hat, aber der menschliche Nachahmungstrieb führte dazu, dass auch die nichtmotorisierten Touristen, also die Bahngäste, diese Gewohnheit annahmen.

Tabelle 27: Personenverkehr auf den Spezialbahnen[7]

Jahr	Beförderte Personen in 1000
1920	9900
1925	12725
1930	14134
1935	12157
1940	10754
1945	18786
1950	18590
1951	18983
1952	19706

Wenn man auch nicht wird sagen können, dass die Bahnen von der Aufenthaltsverkürzung im schweizerischen Fremdenverkehr direkt profitierten, so erkennen wir doch, dass einer der vielen Gründe für die Aufenthaltsschrumpfung sich auch auf die Bahnen und zwar sowohl auf die Haupt- wie auf die Fremdenverkehrsbahnen auswirkt, nämlich die vermehrte Reisetätigkeit.

Auch die *Autokurse* konnten trotz dem aufkommenden privaten Autotourismus ihre Frequenzen ständig verbessern, wie dies aus Tabelle 28 hervorgeht.

Immer mehr gelangt das Postauto auch im *Winterverkehr* zu grosser Bedeutung und vor allem hier ist es der grosse Nutzniesser der modernen Reisegewohnheiten geworden, wie sie im Wintersport namentlich im Wochenendverkehr zum Ausdruck kommt. Schluep[8] sieht die Bedeutung des winterlichen Postautoverkehrs namentlich in der Bedienung von Kurorten, welche nicht an einer Bahnlinie liegen. Es gelingt denn auch, wichtige Strassenzüge

[7] Statistisches Jahrbuch der Schweiz, 1953.

[8] Schluep Hans, Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die schweizerische Post-, Telegrafen- und Telefonverwaltung.

Tabelle 28: Zahl der mit der Autopost beförderten Passagiere[9]

Jahr	Zahl der Passagiere Regie-Autoposten	Autohalterposten
1922	733000	15000
1926	1530000	532000
1931	2652000	2098000
1936	2843000	2377000
1941	3531000	3374000
1946	7865000	8864000
1947	9334000	10995000
1948	9177000	11161000

dem Automobilverkehr offen zu halten, wodurch auch abgelegenere Kurorte vom vermehrten Reiseverkehr profitieren.

Auch beim Automobilverkehr muss wiederum das gleiche gesagt werden wie bei den Bahnen: Die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer selbst hat keinen Einfluss, aber die vermehrte Reisetätigkeit äussert sich in einer spürbaren Frequenzsteigerung.

Einzig beim *Schiffsverkehr* auf unseren Schweizer Seen kann nicht von einer bedeutenden Frequenzerhöhung gesprochen werden. Dies verwundert wohl zunächst, sollte man doch annehmen, dass der zunehmende Fremdenverkehr und die erhöhte Reiselust sich auf unsere Binnenschiffahrt in stärkstem Masse auswirken müssten. Neben dem Umstand, dass der Schiffsbetrieb auf unseren Seen *stark von der Witterung abhängig* ist, müssen die folgenden zwei Gründe zur Erklärung dieses Phänomens ins Feld geführt werden: Der erste ist durch die Kapazität unserer Schiffahrt bedingt, welche bei schönem Wetter in der Hochsaison oft voll ausgenutzt ist, während ausser der Saison viele Schiffe aus dem Kurs genommen werden müssen, da der Nutzgrad stark absinkt. Diese Behauptung mag durch die folgende Statistik bewiesen werden. Der Anstieg der Zahl der beförderten Personen in den letzten Jahren ist vor allem auf die Inbetriebnahme neuer, meist grösserer Schiffseinheiten zurückzuführen, während früher die Zahl der Reisenden sich ziemlich regelmässig in den gleichen Intervallen bewegte.

Der zweite Grund ist darin zu suchen, dass das Schiff früher für viele Orte die einzige Verbindungsmöglichkeit war, während heute vielerorts das Automobil als zusätzliches und entlastendes Verkehrsmittel auftritt.

b) Auswirkungen auf private Reiseunternehmungen

Auch hier ist es natürlich nicht die verkürzte Aufenthaltsdauer selbst, welche einen direkten Einfluss ausübt, sondern die Faktoren, welche die Aufenthaltsschwankungen verursachen, wirken sich auch auf die Reiseunternehmungen aus.

[9] Bonjour Ernst, Geschichte der schweizerischen Post, S. 362.

Tabelle 29: Schiffahrt auf den Schweizer Seen seit 1889[10]

Jahr	Schiffseinheiten	Reisende in 1000
1889	82	3820
1914	120	6074
1920	106	4325
1930	99	6832
1940	106	4766
1945	105	6451
1950	111	7556
1953	109	8398

Von den privaten Transportanstalten interessieren uns vor allem die Carunternehmungen, welche nicht fahrplanmässige Strecken befahren. Für Privatbahnen, private Dampfschiffgesellschaften etc. gilt auch das im vorigen Abschnitt Gesagte.

Die *Privatcars* bedienen in der Regel nicht bestimmte Strecken fahrplanmässig, sondern fahren mit ganzen Gesellschaften bestimmte *Rundreisen.*

Da die privaten Carfahrten in keiner Statistik festgehalten sind, lässt sich der Aufschwung dieser Reiseform nicht direkt beweisen, einen indirekten Beweis liefert uns Tabelle 4 über die eingereisten Motorfahrzeuge, in welcher sich doch auch die tendenzielle Entwicklung widerspiegelt.

Die Carunternehmungen haben natürlich vom *vermehrten Reisebedürfnis* des heutigen Menschen wesentlich profitiert und viel zu seiner Befriedigung, vor allem beim reiseungewohnten Publikum, beigetragen.

3. Auswirkungen auf die mit dem Fremdenverkehr in Beziehung stehenden Dienstleistungsgewerbe, Produktions- und Handelsunternehmungen

Die Abhängigkeit dieser Unternehmungen von der Aufenthaltsdauer der Gäste lässt sich nicht genau ermitteln und nur sehr schwer schätzen. Auch hier fehlen statistische Zahlen. Wollte man die Zusammenhänge mittels der Umsatzzahlen abklären, so würde sich wohl Arbeit und Material für eine ganze Dissertation finden, denn um zu brauchbaren Ergebnissen zu gelangen, müsste natürlich eine Vielzahl von Geschäften untersucht werden.

Wenn wir dieses Kapitel dennoch unserer Arbeit angefügt haben, so geschah dies mehr um der Vollständigkeit willen. Die hier gemachten Überlegungen können nur einige grundsätzliche Tatsachen zum Ausdruck bringen.[11]

[10] Statistisches Jahrbuch der Schweiz für 1953.

[11] Vgl. Frey, F. C., Die wirtschaftlichen Verhältnisse am Fremdenort. Diss. Bern, 1953. – Jahresbericht der Verkehrskommission, Luzern 1952, S. 26 ff.

Vom Fremdenverkehr abhängige Betriebe sind vor allem:

Delikatessen-, Lebensmittel-, Kolonialwarengeschäfte,
Zigaretten-, Souvenir-, Sportartikelgeschäfte, Zeitungskioske,
Fotogeschäfte,
Coiffeursalons, Parfumerien,
Uhren- und Bijouteriegeschäfte,
Garagen, Tankstellen und *Autoservicestellen.*

Die *Auswirkungen der verkürzten Aufenthaltsdauer* auf diese Geschäftszweige kann verschiedenartiger Natur sein, d. h. sie können *direkt* aus der Aufenthaltsverkürzung und dem durch diese verursachten häufigen Ortswechsel oder *indirekt* von einem der Gründe hiefür (z. B. Autotourismus) herrühren.

Von der kurzen Aufenthaltsdauer selbst, d. h. eigentlich vom vermehrten Ortswechsel, profitieren natürlich in erster Linie die Souvenirgeschäfte und, falls sich der Ortswechsel motorisiert vollzieht, natürlich auch die Garagen.

Ist die Schrumpfung der Aufenthaltsdauer nicht eine bösartige, so werden wohl die meisten Geschäfte davon überhaupt nicht betroffen, freilich besteht heute die Gefahr, dass sich bei der grossen Beweglichkeit des Verkehrs sog. *touristische Einkaufszentren* bilden, etwa Luzern, Zürich, Bern, Lausanne usw., d. h. der Tourist macht seine wichtigen Einkäufe nicht mehr an einem Kurort, sondern in Städten, wo er grössere Auswahl hat. Dies kommt natürlich in erster Linie für Uhren, Schmucksachen und eventuell für Textilien in Frage.

VI. Schlussbetrachtung

Zusammenfassend können wir feststellen, dass *tatsächlich eine Schrumpfung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer im schweizerischen Fremdenverkehr festgestellt werden kann.* Wenn auch freilich die in der bisherigen Literatur enthaltenen Schätzungen, für die Zeit vor dem ersten Weltkrieg, zweifellos zu hoch sind, so steht doch fest, dass die durchschnittliche Aufenthaltsdauer damals wesentlich über der heutigen lag.

Die verschiedenartigsten Ursachen konnten für diese Aufenthaltsschrumpfung namhaft gemacht werden. Sie sind indessen so eng miteinander verbunden, dass die Auswirkungen der einzelnen Faktoren grössenmässig nicht festgestellt werden können.

Unterzieht man die in Literatur und Praxis geäusserten Ansichten über diese Schrumpfung einer *kritischen Würdigung,* so zeigt sich, dass man bisher immer dazu neigte, zu grosses Gewicht auf die Aufenthaltsdurchschnitte zu legen. Betriebswirtschaftlich sind indessen die *Einzelaufenthalte* der Gäste massgebend, wobei nur die ein- und zweitägigen sich ausgesprochen ungünstig auswirken.

Die in Theorie und Praxis immer wieder aufgestellte Forderung, dass die *Aufenthaltsschrumpfung generell zu bekämpfen sei, führt nicht zum Ziel.* Zunächst einmal wäre der Erfolg einer solchen Aktion fraglich, weil einerseits die Aufenthaltsschrumpfung keineswegs eine ungesunde Erscheinung zu sein braucht, andrerseits beruht sie ja, wie wir gezeigt haben, vornehmlich auf Strukturwandlungen im Fremdenverkehr, die zu ändern nicht so einfach sein dürfte. Ferner ist die *Verlagerung des Schwergewichtes vom Aufenthalt auf die Reise volkswirtschaftlich nicht unbedeutend,* man denke nur an die Frequenzerhöhung bei den Transportanstalten, an die verbesserten Umsätze bei den Autogewerben und schliesslich an die bessere Verteilung des Fremdenstromes usw. Dabei darf ferner nicht übersehen werden, dass ja die *Logiernächtezahl unter der Aufenthaltsdauerverkürzung nicht gelitten hat,* sondern es kann im Gegenteil eine Frequenzverbesserung festgestellt werden.

Dennoch wollen wir zur Lösung des Aufenthaltsproblemes zwei *konkrete Vorschläge* machen:

1. Dort wo sich die ein- und zweitägigen Einzelaufenthalte in der Hotellerie betriebswirtschaftlich ungünstig auswirken, muss eine *Preiserhöhung für ein und zwei Logiernächte* ins Auge gefasst werden. Diese soll so bemessen

sein, dass der betriebswirtschaftliche Nachteil ganz oder wenigstens nahezu aufgehoben würde.

2. Es erscheint uns ferner unverständlich, dass man auf der einen Seite Massnahmen diskutiert und auch zur Anwendung bringt, welche aufenthaltsverlängernd wirken sollen, dass aber andrerseits die Bahnen durch die Ausgabe von Fahrscheinen mit dreitägiger Gültigkeit (Sonntagsbillette) die unwirtschaftlichste Aufenthaltsdauer (zwei Logiernächte) fördern.

Diesem Übelstand wäre leicht durch eine *Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Sonntagsbillette um einen Tag*, also von Freitag bis Montag, statt wie bisher von Samstag bis Montag, abzuhelfen.

Obwohl die Aufenthaltsdauer in den letzten Jahrzehnten immer die Tendenz zu Schrumpfungen aufwies, ist natürlich die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, dass wieder einmal eine Periode mit längeren Aufenthalten eintritt.

Zum Schlusse sei hier noch kurz erwähnt, dass, nach den gemachten Feststellungen, Massnahmen zur Verlängerung der Aufenthaltsdauer nicht dringend erscheinen. Vielmehr ist das Schwergewicht einer Wirtschaftspolitik im Bereiche des Tourismus auf die Saisonverlängerung zu legen, wie sie ja heute auch überall angestrebt wird.

Literaturverzeichnis

Amonn Alfred, Volkswirtschaftliche Grundprobleme und Grundbegriffe, 2. Aufl., Bern 1944.

Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, herausgegeben von der SZV, III. Verkehrsmittel und Fremdenverkehr, Zürich 1943.

Baer Hans, Der Fremdenverkehr der Stadt Zürich, Seminararbeit, Bern 1948 (Maschinenmanuskript).

Blum Otto, Die Entwicklung des Verkehrs, Band I, Berlin 1941.

Bonjour Ernest, Geschichte der schweizerischen Post 1849—1949, Bern 1949.

Britschgi J., „Le trafic routier à la lumière du tourisme", in Revue du tourisme, 6. Jahrgang, No. 2, Bern 1951.

Cruchon Amédée, La balance du tourisme de la Suisse et l'industrie hotelière depuis 1914, Lausanne 1932.

Desjobert Louis, Ch. F., Sommer — Journal, Berner Oberland, 1912.

Ebel, J. G., Anleitungen auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen, Zürich 1793.

Egger Viktor, Strukturwandlungen in der schweizerischen Hotellerie, Bern 1935.

Eisenbahn, Hundert Jahre schweizerische, Zürich 1947.

Felber Th., Der Fremdenverkehr im Lichte des internationalen Zahlungsverkehrs, unter besonderer Berücksichtigung der Schweiz, St. Gallen 1949.

Franscini Stefano, Statistik der Schweiz, Aarau 1829.

Fremdenverkehr (Der) in der Schweiz, Vorträge gehalten anlässlich des ersten Kongresses für Touristik und Verkehr, organisiert vom Schweizerischen Fremdenverkehrsverband, Bern 1933.

Fremdenverkehr (Der) in Staat und Wirtschaft, herausgegeben von der SVZ, Zürich 1943.

Froelicher Benedikt, Der Begriff der Fremdenverkehrsbahn, Bern 1945.

Gedenkschrift zum 25jährigen Bestand des Kurvereins Weggis, Luzern 1919.

Glücksmann Robert, Allgemeine Fremdenverkehrslehre, Bern 1935.

Gölden Hubert, „Die Entwicklung der Nachfrage im schweizerischen Fremdenverkehr", in Zeitschrift für Statistik und Volkswirtschaft, 76. Jahrgang, Heft 1, Bern 1940.

— Strukturwandlungen des Schweizerischen Fremdenverkehrs 1890—1935, Diss. rer. pol., Zürich 1939.

Gubler, Th., „Automobiltourismus in Gegenwart und Zukunft", in der Fremdenverkehr in der Schweiz, 1933.

Gurtner Hermann A., Zur Verschuldung des schweizerischen Hotelgewerbes, Diss. rer. pol., Bern 1918.

— Automobil, Tourismus, Hotellerie, 1946.

Heinemann Franz, Moderne Kulturgeschichte der schweizerischen Verkehrstechnik und Touristik, Luzern 1922.
Humbert — Droz Jules, Der Kampf um die Ferien in der Schweiz, St. Gallen (ohne Datum).
Hunziker Walter, Der Einzel- und Massenreiseverkehr als touristisches Problem, Sonderabdruck aus Individuum und Gemeinschaft, St. Gallen 1949.
— Un siècle de tourisme en Suisse 1848—1948, Berne 1947.
Hunziker W. und Krapf K., Allgemeine Fremdenverkehrslehre, Zürich 1942.
Jost Chr. und Rist P., „Wirtschaft und Fremdenverkehr in der Landschaft Davos", Separatabdruck aus der Davoserzeitung, Davos 1951.
Kauer E., „Camping — ein Phänomen des nachkriegszeitlichen Autotourismus", in Touring, No. 33, 1953.
Kipfer André P., Der Trend im schweizerischen Fremdenverkehr, Diss. rer. pol., Bern 1954.
Koller Albert, „Entwicklung und Umfang des Fremdenverkehrs in der Schweiz", Sonderabdruck aus der Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 77. Jahrgang, Heft 1, Bern 1941.
Krapf Kurt, „Der Fremdenverkehr als Begriff und statistische Masse", in Festgabe für H. Schorrer, Bern 1947.
— „Die ökonomische Eigenart des Fremdenverkehrs", in Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 8. Jahrgang, No. 2, Zürich 1953.
Kunz Beat, „Die Wäschekosten der Beherbergung", in Schweizerische Hotelrevue, No. 51, Basel 1945.
Lehmann H., Die Schweiz im Spiegel der Jahrhunderte, Zürich 1937.
Lichtenberg Mogens, European Travel Agencies, ETC — Report to OEEC — Tourist — Committee, Paris 1951.
Liebenau Th., Das Gasthof- und Wirtshauswesen der Schweiz in älterer Zeit, Zürich 1891.
Lorenz J., „Erholung und Arbeitskraft" in Verkehr und Tourismus in der Kriegswirtschaft, St. Gallen 1942.
Lüthi E., Der Fremdenverkehr der Stadt Luzern vom Beginn bis 1948, Diss. rer. pol., Bern (ohne Datum — Maschinenmanuskript).
Meinungsäußerungen der SZV — Agenturen über den Autocarverkehr, Bulletin der SZV (ohne Datum, ca. 1949).
Meyer H. R., „Eisenbahnjubiläum und Fremdenverkehr", in Schweizerische Hotelrevue, No. 32, Basel 1947.
Milliet E. W., „Die schweizerische Landschaft als Grundlage der Fremdenindustrie", in Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 59. Jahrgang, Heft 1, Bern 1923.
Moser E., „Das Reiseland", in Festgabe für E. Scherz, Bern 1937.
Näf Werner, Die Epochen der neueren Geschichte, Aarau 1945.
Ortega y Gasset José, Der Aufstand der Massen, Stuttgart 1952.
Parant J. V., Le problème du tourisme populaire, Paris 1939.
Peyer Gustav, Geschichte des Reisens in der Schweiz, Basel 1885.
Pirath K., Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934.
Römer Otto, Die Saisonschwankungen im schweizerischen Fremdenverkehr, Bern 1947.
Rubi Fred, Der Wintertourismus in der Schweiz, Entwicklung, Struktur und volkswirtschaftliche Bedeutung, Diss. rer. pol., Bern/Basel 1953.

Schluep Hans, Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die schweizerische Post-, Telegrafen- und Telefonverwaltung, Bern 1950.
Schorrer H., Statistik, Bern 1946.
Sombart Werner, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. und im Anfang des 20. Jahrhunderts, Berlin 1921.
— Der moderne Kapitalismus, München/Leipzig 1917.
Streiff R. C., „Die Preisgestaltung im schweizerischen Hotelgewerbe", in Gegenwarts- und Zukunftsprobleme des schweizerischen Fremdenverkehrs (Festgabe für H. Seiler).
Stürler R. von, „Automobil und Fremdenverkehr", in der Fremdenverkehr in der Schweiz, Bern 1953.
Thommen M., Alt Engelberg, Zürich (ohne Datum).
Le tourisme et l'industrie hotelière en Suisse, herausgegeben von der Union des banques suisses (ohne Ort und Datum).
Verkehr und Tourismus in der Kriegswirtschaft, Schriftenreihe des Seminars für Fremdenverkehr an der Handelshochschule St. Gallen 1942.
Wandeler M., „Das luzernische Postwesen bis 1848" in PTT — Zeitschrift, Jahrgang 2, No. 3—7, Bern 1951.

Periodica

Allgemeines Fremdenblatt für sämtliche Kurorte Graubündens und der Ostschweiz
Fremdenblatt vom Haslital
Fremdenblatt für Luzern, Vierwaldstättersee, Zugersee und Umgebung
Fremdenblatt von Thun und Umgebung
Geschäftsberichte der Dampfschiffgesellschaft Vierwaldstättersee
Geschäftsberichte der Rhätischen Bahnen
Jahresberichte des Kurvereins Weggis
PTT Zeitschrift
Revue du Tourisme
SBB — Nachrichtenblatt
Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik
Schweizerische Hotel-Revue
Die Volkswirtschaft
Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft
Zürcher statistische Nachrichten

Gedruckt in Westdeutschland